

# **Kjøperens rettslige risiko ved kjøp av fritidsbåt og registrering av fritidsbåter som virkemiddel for å redusere risikoen.**



Universitetet i Oslo  
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 684  
Leveringsfrist: 25.11.2011

Til sammen 16 747 ord

20.11.2011

# Innholdsfortegnelse

<b><u>1</u></b>	<b><u>INNLEDNING</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b>1.1</b>	<b>Problemstillingen.</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>Historisk tilbakeblikk på registrering av fritidsbåter.</b>	<b>3</b>
1.2.1	Småbåtregisteret.	3
1.2.2	NOR.	6
<b><u>2</u></b>	<b><u>SKIPSREGISTERET (NOR) OG KRITERIENE.</u></b>	<b><u>8</u></b>
<b>2.1</b>	<b>Hva er Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)?</b>	<b>8</b>
<b>2.2</b>	<b>Kriterier for registrering.</b>	<b>10</b>
2.2.1	«Skip» og nasjonalitet.	10
2.2.1.1	Hva er et skip?	10
2.2.1.2	Nasjonalitetskravet.	11
<b>2.3</b>	<b>Registreringen.</b>	<b>12</b>
2.3.1	Sjøloven § 11.	12
2.3.2	Hvordan registrere etter § 11(3).	13
<b>2.4</b>	<b>Virkningene av den frivillige registreringen.</b>	<b>15</b>
<b><u>3</u></b>	<b><u>KJØPERENS RISIKO.</u></b>	<b><u>20</u></b>
<b>3.1</b>	<b>Uregistrerte båter.</b>	<b>20</b>
3.1.1	Hjemmelsmann- og dobbeltsuksesjonskonflikter.	20
3.1.2	Godtroervervloven.	21
3.1.3	Selgeres kreditorer og konkursbo.	24
3.1.3.1	Kreditor som førsteerverver.	24
3.1.3.2	Kreditor som andreerverver.	26
3.1.3.3	Selgers konkursbo.	26
<b>3.2</b>	<b>Registrerte båter.</b>	<b>32</b>
3.2.1	Kjøperens rettsvern i selgerens konkurs.	34
3.2.1.1	Johs. Lunde «fellen».	36

3.2.1.2	Pantekravenes virkning for kjøperne.	39
3.2.2	Reelle hensyn.	40
<b><u>4</u></b>	<b><u>HVORDAN REDUSERE RISIKOEN.</u></b>	<b><u>43</u></b>
<b>4.1</b>	<b>Fjerning av adgangen til å registrere fritidsbåt i NOR.</b>	<b>44</b>
<b>4.2</b>	<b>Gjeninnføring av det offentlige pliktige småbåtregisteret.</b>	<b>46</b>
<b>4.3</b>	<b>Pliktig registrering for båter mellom 7 og 15 meter.</b>	<b>47</b>
<b><u>5</u></b>	<b><u>KONKLUSJON.</u></b>	<b><u>50</u></b>
<b><u>6</u></b>	<b><u>LITTERATURLISTE.</u></b>	<b><u>51</u></b>
<b>6.1</b>	<b>Lover.</b>	<b>51</b>
6.1.1	Forskrifter.	51
<b>6.2</b>	<b>Forarbeider.</b>	<b>51</b>
<b>6.3</b>	<b>Rettspraksis.</b>	<b>52</b>
6.3.1	Høyesterett.	52
6.3.2	Lagmannsretten.	52
<b>6.4</b>	<b>Juridisk litteratur.</b>	<b>52</b>
<b>6.5</b>	<b>Annet.</b>	<b>53</b>

## 1 Innledning

### 1.1 Problemstillingen.

Temaet for denne oppgaven er kjøpers rettslige risiko ved kjøp av fritidsbåt, og registrering av fritidsbåt som virkemiddel for å redusere risikoen. Den rettslige risikoen består av at en tredjemann på forskjellige måter vil kunne få en rett i båten som helt eller delvis fortrenger kjøpers rett.

Hvert eneste år selges og kjøpes en mengde fritidsbåter, og trenden er at flere og flere får råd til og vil ha båt. Båtene blir også større og dyrere. Det kan dermed bli snakk om betydelige verdier som står på spill. Den rettslige risikoen for en kjøper vil kunne være forskjellig om han kjøper en uregistrert båt eller en som allerede er registrert i skipsregisteret.

For en kjøper av en allerede registrert båt, vil kanskje den største risikoen ha sammenheng med sjølovens rettsvernsregler i § 25. Så lenge kjøper ikke skaffer seg rettsvern for sin eiendomsrett, vil selger kunne råde over båten som rette eier.<sup>1</sup> Dette vil kunne bli et problem i forhold til selgers konkursbo som vil kunne kreve båten inn i boet selv om kjøperen allerede har betalt. Selger vil også kunne behefte båten med pant etter at båten er solgt. Dobbeltuksesjon vil nok ikke være like relevant ettersom den som skipsregisteret utpeker som eier er den som kan råde over båten, samtidig med at godtroloven ikke kommer til anvendelse så lenge båten er registrert.<sup>2</sup> Dersom kjøper unnlater å omregistrere båten og heller ikke får den overlevert til seg, vil en kjøper nummer 2, som får båten overlevert og omregistrert, fortrenge den første kjøperens eiendomsrett.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Jfr. sjøl. 21(1)

<sup>2</sup> Jfr. ekstl. § 4(1) a)

<sup>3</sup> Jfr. sjøl § 24(1)

Noen av disse problemstillingene ble svært synlige i kjølevannet av konkursen i Johs. Lunde Marine Group vinteren 2011. Flere båtkjøpere hadde kjøpt båter som var registrerte i skipsregisteret uten at de selv var klar over dette. Dermed fikk de heller ikke overskjøtet båten i sitt navn. Når Lunde da gikk konkurs, ville konkursboet ta inn noen av båtene i boet ettersom selgeren fortsatt var registrert som eier i registeret. Dette selv om noen av kjøperne hadde eiet båten i flere år. Noen av båtene var beheftet med pant, opprettet både før og etter kjøperens overtagelse, og her ønsket da banken å inndrive sine krav.

For en kjøper av en uregistrert båt, vil det hovedsakelig være en godtroende tredjemann som utgjør risikoen. En uregistrert båt er som vanlig løsøre å regne, og dermed kommer godtrolovens regler til anvendelse.<sup>4</sup>

Det vil kunne bli snakk om både hjemmelsmann- og dobbeltsuksesjonskonflikter. Hovedregelen kan beskrives som at kjøperen ikke kan få en større rett enn det selgeren hadde,<sup>5</sup> og først i tid, best i rett.<sup>6</sup> Men godtroloven gir unntak fra disse utgangspunktene.

Selgers kreditorer og konkursbo kan også være en risiko for kjøperen av en uregistrert båt. I forhold til selgers konkursbo vil spørsmålet være om kjøper kan sies å ha skaffet seg rettsvern for sin eiendomsrett. Spørsmålet om rettsvern for kjøp av løsøre er ikke løst ved alminnelige rettsregler, og løses dermed på grunnlag av ulovfestet rett utviklet gjennom rettspraksis og teori. Her står tre eldre dommer sentralt, tømmerdommen, kudommen og jernskrapdommen.<sup>7</sup> Overlevering av båten står som en slags hovedregel, men disse dommene anfører muligheten for unntak fra dette.

Registreringen i skipsregisteret av båter mellom 7 meter og 15 meter er i dag frivillig.<sup>8</sup> Riktig nok finnes det også fritidsbåter på over 15 meter og som da er

---

<sup>4</sup> Jfr. ekstl. § 1

<sup>5</sup> Falkanger, 2007 s. 479

<sup>6</sup> Falkanger, 2007 s. 479

<sup>7</sup> Hhv. Rt. 1909 s. 734, Rt. 1910 s. 231 og Rt. 1912 s. 263

<sup>8</sup> Jfr. Sjøl. § 11 (3)

registreringspliktige,<sup>9</sup> men jeg vil i oppgaven for det meste holde meg til fritidsbåter under 15 meter. Fritidsbåter vil nok for øvrig også ofte være mellom 7 og 15 meter (ca. 22 og 48 fot).

Registeret er et realregister, og derfor er det bestemt ved lov at godtroloven ikke skal anvendes på båter som faktisk er registrert.<sup>10</sup> Den viktigste virkningen av registreringen er at en da får muligheten til å kunne behefte båten med pant.<sup>11</sup> Men registeret er også et godt verktøy for å ha oversikt over hvem som er eier av den enkelte båt, både etter offentligrettslige og privatrettslige synspunkter.

## 1.2 Historisk tilbakeblikk på registrering av fritidsbåter.

Lovverket rundt registreringen av skip, og da særlig småbåter har en lang forhistorie. Det har vært mange endringer av både økonomiske, praktiske og politiske årsaker. I det følgende vil jeg gjøre rede for de viktigste endringene i lovverket rundt registrering av fritidsbåter og bakgrunnen for disse.

### 1.2.1 Småbåtregisteret.

Den første formen for et eget småbåtregister ble gitt ved lov av 3. desember 1948 nr.3. (lov om registrering og merking av småfartøyer). Av dennes § 1; «Fartøyer og båter med eller uten dekk, som bruker mekanisk kraft som fremdriftsmiddel og som er i privat eie og er bestemt til å brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag, skal registreres og merkes (...)» Dette ble sett på som en merkeplikt. Registeret var lokalt og manuelt, og det ble ført av hvert enkelt politidistrikt.

Dette registeret var uendret lenge. Men etter hvert begynte man å se at sentrale register hadde store fordeler, og ved datamaskinens inntog ville dette kunne være en mye bedre løsning.

---

<sup>9</sup> Jfr. sjøl § 11 (2)

<sup>10</sup> Jfr. ekstl. § 4 (1) a)

<sup>11</sup> Jfr. sjøl. § 41 (1)

I ot.prp.nr. 35 (1993-1994) ble det drøftet et ønske om et pålitelig register med lett tilgjengelighet som kunne klarlegge eierforhold ved kjøp og salg, hjelpe politiet ved tyveri, kollisjoner, leteaksjoner etc., hindre ulovlig innførsel av båter, bedre mulighetene for skatte- og avgiftsinnfordring, etablere obligatorisk ansvarsforsikring og bedre sikkerheten ved kontroll av pant og heftelser.

Departementet var for øvrig av den oppfatning at «et register basert på frivillighet vil være uegnet for å ivareta offentlige behov.»<sup>12</sup>

I 1994 ble det opprettet et nytt småbåtregister ved lov 19. august 1994 nr. 57 (Lov om registrering av fritids- og småbåter). Dennes § 4 inneholdt bestemmelser om registreringsplikten; «Registreringsplikten omfatter enhver fritids- og småbåt som har fast havn her i landet, eller brukes i norsk kystfarvann, innsjø eller vassdrag av person med fast oppholdssted i Norge. Unntatt fra registreringsplikt er båter med lengde under 4,5 meter som ikke har motor som fremdriftsmiddel og båter med lengde 4,5 meter eller mer som verken har seil eller motor som fremdriftsmiddel.»

Dette var et sentralt register som ble ført av toll og avgiftsdirektoratet, og det ble satt i regulær drift 1. januar 1998. Reglene om registreringen av småbåter ble, sammen med en rekke andre lover som rettet seg mot fritids- og småbåter, tatt inn i lov av 26. juni 1998 nr. 47 (lov om fritids- og småbåter). Dette var fordi det hadde blitt mange enkeltlover som regulerte forskjellige forhold knyttet til samme type gjenstand, for eksempel registrering, sertifisering, fart, konstruksjon og utrustning etc. og man fant det praktisk å samle en del av disse i en og samme lov. «Det dreier seg i denne omgang først og fremst om en samling av en lang rekke ulike bestemmelser, der det ikke er meningen å foreta materielle endringer av betydning.»<sup>13</sup> Dermed ble også reglene om registrering videreført uten endringer.

---

<sup>12</sup> Ot.prp.nr. 35 (1993-1994) side 6

<sup>13</sup> Ot.prp.nr. 51 (1997-1998) side 26

Stortinget ba ved behandlingen av Innst.O.nr.37 (1999-2000) om at det skulle legges frem en evaluering av ordningen med registrering av fritids- og småbåter.<sup>14</sup> Og ved lov 20. desember 2002 nr. 98 ble registreringen av småbåter gjort om fra pliktig til frivillig. «Bakgrunnen er at det ikke er aktuelt for Regjeringen å innføre en båtavgift, og at en ikke ser at behovet for en obligatorisk registrering på dette private området er stort nok til å rettferdiggjøre en offentligrettslig, straffesanksjonert meldeplikt.»<sup>15</sup> Det ble også uttalt at; «De foreslåtte endringene forutsettes videre å være tilpasset muligheten for en fremtidig konkurranseutsetting av forvaltningen av registeret.»<sup>16</sup>

Disse endringene var før dette diskutert i finanskomiteen<sup>17</sup>, og det var som tidligere bedt om, hentet inn en ekstern vurdering av småbåtregisteret fra ECON. Komiteens mindretall mente at den eksterne vurderingen klart viste at småbåtregisteret hadde en viktig funksjon i samfunnet, for eksempel; til hjelp for politiets etterforskning, i arbeidet mot ulovlig innførsel av båter, innkreving av toll og moms, kriminalitetsforebygging (forsikringssvindel, hvitvasking etc.) samt at registeret styrket trafiksikkerheten til sjøs. Rapporten konkluderte med at det var «sannsynlig at den samfunnsøkonomiske nytteverdien av Småbåtregisteret over tid overstiger den samfunnsøkonomiske kostnaden.»<sup>18</sup> Mindretallet uttalte at; «(...)det er oppsiktsvekkende at Regjeringen ikke har tatt hensyn til disse tungtveiende argumentene (gitt i rapport av ECON) og står fast på forslaget om å avvikle registreringsplikten(...)»<sup>19</sup>

Ved lov av 17. juni 2005 nr. 77 ble det offentlige småbåtregisteret opphevet i sin helhet. «Regjeringen anser ikke driften av småbåtregisteret som en naturlig oppgave for staten.»<sup>20</sup> Redningsselskapet overtok formelt eierskapet og driften av småbåtregisteret den 1. mars 2005.<sup>21</sup>

---

<sup>14</sup> Innst.S.nr. 255 (2002-2003) side 188

<sup>15</sup> Ot.prp.nr. 1 (2002-2003) side 44

<sup>16</sup> Ot.prp.nr. 1 (2002-2003) side 44

<sup>17</sup> Innst.S.nr. 255 (2001-2002) punkt 17.11

<sup>18</sup> Innst.S.nr. 255 (2001-2002) side 188

<sup>19</sup> Innst.S.nr. 255 (2001-2002) side 188

<sup>20</sup> Ot.prp.nr. 92 (2004-2005) side 153

<sup>21</sup> Ot.prp.nr. 92 (2004-2005) side 153



### 1.2.2 NOR.

I den tidligere lov om sjøfarten av 20. juli 1893 nr. 1, var grensen for pliktig registrering 25 brutto registertonn og frivillig registrering kunne skje for skip mellom 25 brt. og 10 brt. Disse grensene ble ved lov av 16. desember 1983 nr. 72 endret til at registreringsplikt skulle oppstå ved 15 meter og frivillighet mellom 15 meter og 10 meter. Det var antatt at 15 meter tilsvarte omtrent 25 tonn og 10 meter 10 tonn.<sup>22</sup> Dette ble gjort for å tilpasse loven etter de daværende reglene om måling etter den Internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969.<sup>23</sup> Disse grensene ble beholdt og ført videre i den nye lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.

Ved lov av 16. februar 2007 nr. 9, ble minstegrensen for den frivillige registreringen senket fra 10 meter til 7 meter, slik at det nå ble frivillig registrering for båter mellom 7 meter og 15 meter. Det var skipsregistrene som hadde tatt initiativet til endringen og nærings- og handelsdepartementet fulgte dette opp.<sup>24</sup> Endringen var ment å skulle gi båteierne bedre rettsvern for sitt eierskap til fritidsbåt og økte muligheter for finansiering på rimeligere betingelser. Skipsregistrene hadde også merket at det kunne være et problem med mindre båter brukt i fiske- og næringsvirksomhet. Disse båtene kan registreres uansett minste lengde.<sup>25</sup> Dermed har det forekommet tilfeller hvor disse båtene har vært registrert, og så solgt videre til en kjøper som ikke var klar over registreringen. Dette gir en eventuell kjøper manglende rettssikkerhet for sin eiendomsrett, og det vil naturlig nok også gjøre at skipsregistrene vil kunne ha en del registreringer hvor det ikke er rette eier som er registrert som eier. «Skipsregistrene opplever, særlig i forbindelse med overdragelse av mindre fartøyer som ikke er pantsatt, at det ikke meldes om eierskifte. Det er av stor offentlig interesse at det til enhver tid foreligger korrekt informasjon om hjemmelshaver for fartøy registrert i NOR.»<sup>26</sup> Dette ville for øvrig kunne ført til situasjoner hvor en som sto oppført som eier i registeret pantsatte båten selv om han ikke var den faktiske eier, likt problemstillingen i Johs.

---

<sup>22</sup> Ot.prp.nr. 73 (1982-1983) side 2

<sup>23</sup> Ot.prp.nr. 73 (1982-1983) side 3

<sup>24</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) side 95

<sup>25</sup> Jfr. sjøl. § 11 (3)

<sup>26</sup> Innst. O. nr. 35 (2006-2007) punkt 1.16

Lunde saken jfr. pkt. 3.2.1.1. Det var også et ønske om at endringen skulle gi registrene økte inntekter.<sup>27</sup>

Denne endringen innebar at en vesentlig større andel av fritidsbåteierne kunne få pantesikret finansiering til kjøp av fritidsbåten. Tidligere hadde nok mange tatt opp ekstra lån på huset for å kunne kjøpe båt, men nå ble det mulighet for å registrere pantet på båten i skipsregisteret.<sup>28</sup> Dette er heller ikke helt upraktisk, da fritidsbåter tilsynelatende er mye dyrere nå enn for bare 15-20 år siden.

---

<sup>27</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) side 104

<sup>28</sup> Jfr. sjøl. § 41 (1)

## **2 Skipsregisteret (NOR) og kriteriene.**

Som vi skal se er den viktigste formen for registrering av fritidsbåt i dag den frivillige registreringen i skipsregisteret. Under vil jeg redegjøre for hva dette registeret egentlig er, de ulike kriteriene som stilles for å kunne registrere fritidsbåt og hvilken betydning en slik registrering vil ha for båten og dens eier.

### **2.1 Hva er Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)?**

Skipsregisteret ligger under nærings- og handelsdepartementet og er lokalisert i Bergen.<sup>29</sup> Det er et offentlig og sentralt register for norske skip,<sup>30</sup> i motsetning til Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), hvor også utenlandske skip kan registreres.<sup>31</sup>

Det inneholder i dag de fleste typer skip; fritid-, fisk-, arbeids-, tank-, last-, cruise-, bilferger, etc.<sup>32</sup> Registeret er et realregister på lik linje med grunnboken for fast eiendom, og det har både offentligrettslige og privatrettslige virkninger.

Betydningen av at registeret er et realregister er viktigst i forhold til den privatrettslige virkningen. Dette innebærer at en kan registrere privatrettslige rettsstiftelser i registeret, og på denne måte oppnå rettsvern for det registrerte. Rettsvern virkningen betyr at en kan sikre sin rett ved registrering i registeret.<sup>33</sup> Innføringen i registeret vil gi rettigheten notoritet og publisitet, slik at den vil være beskyttet mot konkurrerende rettigheter, og disse eventuelle rettighetene vil få et innbyrdes køsystem.<sup>34</sup> Innføringen vil også gi eierens eiendomsrett legitimasjon, slik at det er tydelig for andre at det er nettopp han som er eier.

---

<sup>29</sup> [www.nis-nor.no](http://www.nis-nor.no)

<sup>30</sup> Jfr. sjøl. § 11(1).

<sup>31</sup> Jfr. nis-loven §1

<sup>32</sup> E-post av 11.10.11 fra Anne Berit Follnes, seniorrådgiver ved skipsregistrene.

<sup>33</sup> Jfr. sjøl § 41

<sup>34</sup> Jfr. sjøl. § 23

Til forskjell fra for eksempel løsøreregisteret, som ikke er et realregister, blir innføringene i skipsregisteret ordnet etter hvert enkelt skip, slik at hvert registrerte skip har sitt eget blad i registeret og de eventuelle rettsstiftelser registreres på det aktuelle skips blad, ikke på eierens blad. Det betyr at det registrerte følger skipet uansett om det avhendes, ulikt fra Løsøreregisteret hvor en kjøper kun vil måtte respektere en registrert heftelse dersom han ikke er i god tro med tanke på heftelsens eksistens ved eiendomsovergangen.<sup>35</sup> Derfor er det enkelt for andre, for eksempel en båtkjøper eller potensielle panthavere i en båt, å sjekke hva som er registrert på et bestemt skip. Dette gjør at skipsregisteret kan ha en positiv og negativ troverdighet lik den grunnboken har. En potensiell rettighetshaver må respektere det som sto i skipsregisteret før opprettelsen av hans rettighet, men rettigheter som ikke sto der på samme tidspunkt trenger han ikke bekymre seg for, som for eksempel eierforhold, panteretter etc. I Løsøreregisteret blir dette annerledes ettersom det som nevnt over ikke er et realregister, og man kan da ikke søke på heftelser i det enkelte formuesgode. Man må søke på hver enkelt person, og dermed vil det bli spørsmål om en kjøper er i god tro jfr. godtroloven. Er det for eksempel snakk om en løsørestand som allerede er solgt fra A til B, vil ikke kjøper C kunne se at det eksisterer heftelser som ble registrert i A's eiertid, med mindre han vet at A eide gjenstanden før B. Og er C først i god tro, vil han heller ikke måtte respektere den registrerte heftelsen.<sup>36 37</sup> Det er klart at de viktigste registrerbare rettighetene i dette privatretslige området av sjøloven er panteretten og eiendomsretten.

Som nevnt ovenfor har registeret også en offentligrettslig virkning. Registrets primære oppgave her er å tjene som et ledd i den offentlige kontrollen av norske skip og deres eierforhold.<sup>38</sup> Dette er hovedsakelig den kontroll det offentlige kan føre med hva som skal og kan registreres.<sup>39</sup> Men det er også opplysninger som kan benyttes til å sørge for at sikkerhetsforskrifter følges og at avgifter kan pålegges.

---

<sup>35</sup> Jfr. ekst. § 1(1)

<sup>36</sup> Jfr. ekst. § 1(1)

<sup>37</sup> Se også pkt. 3.1.3

<sup>38</sup> Skipsregistrene [http://www.nsd.uib.no/polsys/data/filer/aarsmeldinger/AN\\_2007\\_28800.pdf](http://www.nsd.uib.no/polsys/data/filer/aarsmeldinger/AN_2007_28800.pdf)

<sup>39</sup> Jfr. sjøl. § 13.

## 2.2 Kriterier for registrering.

### 2.2.1 «Skip» og nasjonalitet.

For at et skip skal kunne registreres i NOR, må det selvsagt være et skip, og dette skipet må være norsk. Disse to uttrykkene skaper normalt sett ikke problemer i dagligtalen, men etter sjølovens system vil de kunne være avvikende.

#### 2.2.1.1 Hva er et skip?

Hva som er skip og ikke, fremstår umiddelbart ikke som et problem. Men den nedre grensen vil kunne være vag. Ofte vil nok den alminnelige bruken av ordet «skip» passe godt. Det er noe som flyter, har en eller annen form for fremdriftsmekanisme og er av en viss størrelse.<sup>40</sup>

Det er klart at et skip vil være noe som flyter. Et sunket skip vil nok allikevel fortsatt være et skip, slik at det må være selve tanken om at innretningen skal kunne flyte som er det viktigste. Til forskjell fra en normal oppfatning av ordet skip, er det ikke et krav til at innretningen skal ha en egen fremdriftsmekanisme.<sup>41</sup> Både en motorbåt, seilbåt og lekter vil kunne være «skip» i lovens forstand. Sjøloven oppstiller visse begrensinger ved at § 33 oppramser innretninger som ikke er å anse som skip; flytekran, flytedokk, mudderapparat og luftputefartøy. Disse innretningene er ikke å anse som skip, men de vil allikevel kunne innføres i skipsregisteret.<sup>42</sup> Sjøloven § 507 nevner «boreplattformer og liknende flyttbare innretninger» som eksempler på innretninger som heller ikke er skip, men som skal innføres i registeret dersom de eies av noen som nevnt i sjøloven § 4 og innretningen ikke er innført i et annet lands register. Allikevel bestemmer § 507 at disse innretningene skal anses som skip i forhold til reglene i sjølovens kapittel 2 til 9,16,18,19 og 20.

Høyesterett ga i Passbåtdommen (Rt. 1973 s. 433), en uttalelse om hvordan ordet skip kunne forstås ved tolkningen av straffeloven. Dette må kunne i en viss grad kunne overføres til betydningen av ordet i sjøloven. «(...) i en lovbestemmelse vil det kunne

---

<sup>40</sup> Falkanger, 2010 s. 25

<sup>41</sup> Falkanger, 2010 s. 25

<sup>42</sup> Jfr. sjøl. § 33 (1)

være naturlig å bruke uttrykket som en fellesbetegnelse for alle slags fartøyer, uansett om fartøyet i alminnelighet helst betegnes som skip, skøyte, båt, fartøy eller farkost.»<sup>43</sup> Det er derfor ikke sagt helt klart hva som er et skip og ikke, og en må ty til skjønn for å avgjøre grensetilfellene.

Det går en grense ved størrelse, slik at en 20 fots daycruiser vil være skip, men en kano vil falle utenfor fordi den er for liten. Denne grensen er noe variabel, slik at det ikke vil kunne settes en fast størrelse for hva som er skip og ikke. En 14 fots robåt vil kanskje ikke være skip i lovens forstand, men den samme båten med en 50 hesters påhengsmotor vil kanskje kunne være det. Når det gjelder krav til størrelse er det er klart at båter som faller innenfor sjøloven § 11 vil være skip, altså over 7 meter.

#### 2.2.1.2 Nasjonalitetskravet.

Et annet kriterium for registrering i NOR er at skipet er norsk. Dette kan sies på en annen måte; skipet må tilfredsstillе nasjonalitetskravet i sjøl. § 1.

Utgangspunktet er at skipet ikke må være registrert i et annet lands register, da dette vil stenge for registreringen i NOR. Dette er klart nok, da det vil kunne underminere hele rettsvernsvirkningen av registeret ved at rettigheter vil kunne registreres i det ene register og ikke det andre, eller at et skip kan ha forskjellige eiere avhengig av hvilket register man undersøker.

I utgangspunktet er reglene forholdsvis strenge, og dreier seg for det meste om eierens nasjonalitet eller eierselskapets sammensetning. Eieren må være norsk statsborger, eller hovedandelen av rederiet må eies av norsk kapital.

For fritidsbåter er det derimot et noe mindre strengt nasjonalitetskrav.<sup>44</sup> Dersom skipet kun benyttes som fritidsfartøy og ikke inngår i en virksomhet, vil det kunne anses som norsk selv om det eies av en utenlandsk statsborger, så lenge denne er bosatt i Norge og er statsborger av et land omfattet av EØS-avtalen.

---

<sup>43</sup>Rt. 1973 s.433 (Passbåtdommen) side 437

<sup>44</sup>Jfr. sjøl. § 1 (3) in fine.

## 2.3 Registreringen.

### 2.3.1 Sjøloven § 11.

Eieren av et skip på mer enn 15 meter som tilfredsstiller kravene i sjøl. § 1 har en plikt til å la skipet registreres enten i NOR eller NIS<sup>45</sup>. Unnlatelse er straffbart og kan bøtelegges.<sup>46</sup> Dette betyr at skip på mer enn 15 meters lengde må inn i et register, og vil dermed alltid ha et eget registerblad. En av virkningene blir at når et skip på mer enn 15 meter avhendes, vil det sjelden være noe tvil om hvem som faktisk eier skipet og om det er registrert rettigheter av ulik art i det. Dette gir en trygghet for kjøper og skipsregisterets virkning i form av å være et realregister trer frem.

For skip mellom 7 og 15 meter er det ikke samme plikt til å registrere. Men dersom skipet tilfredsstiller sjøl. § 1, gir sjøloven § 11(3) eieren mulighet til å begjære innføring av skipet i NOR dersom han ønsker dette. Denne første delen av bestemmelsen er ment å skulle regulere den frivillige registreringen av fritidsbåter i skipsregisteret. Innføring av merkepliktige fiske- og fangstfartøy og av fartøy som skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næring, omfattes av bestemmelsens siste del og i disse tilfellene er det ikke krav til skipets størrelse. Når man i dagligtalen snakker om frivillig registrering for skip på mellom 7 og 15 meter, snakker man oftest om fritidsbåter.

Vi får da et realregister for båter hvor det er registreringsplikt for noen, registreringsfrivillighet for andre, og enkelte kan ikke registrere selv om de vil. For en kjøper av en registrert båt på mellom 7 og 15 meter vil det være greit å kunne stole på hva som faktisk står i registeret, så fremt han vet den er registrert. Kjøper av en uregistrert båt, må stole på selgeren og undersøke løsøreregisteret. Selv om båten er under 15 meter, bør han også sjekke skipsregisteret om båten kan være registrert der allikevel. Dette vil han kunne gjøre via telefon eller epost, rettet til skipsregistre. Som jeg skal komme inn på senere, er registreringen av skjøtet og den nye hjemmelshaveren

---

<sup>45</sup> Jfr. Sjøl. § 11 (2)

<sup>46</sup> Jfr. Strl. § 419 (1) nr. 1

en svært viktig handling som den nye eieren må foreta seg for å sikre sin eiendomsrett over båten.

### 2.3.2 Hvordan registrere etter § 11(3).

Hvordan en begjæring om registrering av skip skal se ut, reguleres av forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister (for.1992-07-30-593) § 7.

Det kreves en del dokumenter for at registreringen skal bli gjennomført, og det er betydelig lettere å levere disse dersom man skal registrere en ny fritidsbåt enn hvis man skal registrere en brukt fritidsbåt.

Med begjæringen skal det følge et bilbrev. Dette er et hjemmelsdokument fra byggeren som beskriver når, hvor og av hvem skipet ble bygget, byggenummer etc. Dersom båten er bygget i utlandet, skal det også medfølge en attest fra vedkommende lands skipsregister som bekrefter at skipet ikke er innført i registeret, eller at det vil bli slettet ved overføring til NOR, samt at den i så fall vil bli slettet fri for heftelser.

Er båten bygget i Norge, vil skipsregisteret selv ha oversikten om skipet har vært registrert i byggetiden, men dette gjelder kun for skip over 10 meter.<sup>47</sup>

For nybygg eller skip fra etter 1998 er det krevet en kopi av samsvarserklæringen.<sup>48</sup> Dette er et dokument hvor byggeren bekrefter at skipet er bygget i samsvar med kravene til CE-merking.<sup>49</sup> Merkingen er et kvalitetsstempel som er krevet i EU og EØS, hvor det presiseres at båten er bygget innenfor visse byggetekniske og sikkerhetsmessige standarder. CE-merkingen ble innført i det europeiske samarbeidet i 1998.<sup>50</sup> Samsvarserklæringen vil også inneholde bekreftelse på lengde, bredde, dybde, byggemateriale med mer. I de tilfeller hvor skipet er fra før 1998 og hvor det ikke eksisterer en samsvarserklæring, kan skipets måledata bekreftes av byggeren i bilbrevet. Dersom dette ikke er mulig må skipet måles av sjøfartsdirektoratet, hvor på det utstedes

---

<sup>47</sup> Jfr. sjøl. § 31

<sup>48</sup> Jfr. FOR-1992-07-30-593 § 15 jfr. § 7

<sup>49</sup> Jfr. FOR-2004-12-20-1820 §§ 7 og 8

<sup>50</sup> [http://www.toll.no/templates\\_TAD/Topic.aspx?id=181038&epslanguage=no](http://www.toll.no/templates_TAD/Topic.aspx?id=181038&epslanguage=no)



et målebrev på eierens regning.<sup>51</sup> Dette er krevet for å kunne klassifisere skipet, slik at det kan gis de korrekte krav til skipssikkerhet og avgifter som også beregnes av måledataene.

Det som kan skape visse problemer for eieren av en brukt fritidsbåt, er at det kreves en kopi av skjøter fra eier til eier slik at hele hjemmelsrekkefølgen kan dokumenteres.<sup>52</sup> Det skal også være påført at «kjøpesummen er oppgjort på omforenet måte».<sup>53</sup> Dette fordi at registret innehar den tidligere nevnte negative og positive troverdighet, og denne setningen beskriver at kjøpesummen er oppgjort uten andre forbehold og betingelser. Dersom det er gjort notis til andre dokumenter i skjøtet, må også disse vedlegges, for eksempel kjøpskontrakt etc. Adgangen til registeret er streng og det må skje på en nøyaktig måte, fordi informasjonen i registeret skal være korrekt. En tredjemann skal kunne forholde seg til det som står der uten å risikere å lide tap.

Dette kan være en vanskelig og tidkrevende prosess. En fritidsbåt kan være kjøpt og solgt mange ganger og det kan være vanskelig å dokumentere hjemmelsrekkefølgen. Dersom det viser seg umulig å fremvise hjemmelsrekkefølgen tilbake til byggeverftet, kan dette la seg løse ved at man kunngjør den nye hjemmel i en riksdekkende avis og norsk lysningsblad.<sup>54</sup> Man må allikevel sannsynliggjøre at man «alene eller sammen med sine hjemmelsmenn har vært eier i minst 10 år».<sup>55</sup> Denne bestemmelsen er tilsvarende tinglysingsloven § 38a. Selv om denne er for fast eiendom kan man sammenlikne hensynene rundt bestemmelsen. Det fremgår av rettspraksis at det stilles strenge krav til dokumentasjonen av hjemmelsrekkefølgen, og «§ 38a tar bare sikte på å løse hjemmelsforholdene i de kurante sakene»<sup>56</sup> Samtidig vil ikke resultatet

---

<sup>51</sup> Skipsregistrene [http://www.nis-nor.no/upload/nyreg.\\_under\\_15\\_meter\\_linker\\_oppdatt.feb.2011.pdf](http://www.nis-nor.no/upload/nyreg._under_15_meter_linker_oppdatt.feb.2011.pdf) og FOR-1992-07-30-593 § 15 e)

<sup>52</sup> Skipsregistrene [http://www.nis-nor.no/upload/orientering\\_ikke-pliktige\\_fart%C3%B8y\\_bokm%C3%A5l.pdf](http://www.nis-nor.no/upload/orientering_ikke-pliktige_fart%C3%B8y_bokm%C3%A5l.pdf)

<sup>53</sup> E-post av 11.10.11 fra Anne Berit Follnes, seniorrådgiver ved skipsregistrene.

<sup>54</sup> Jfr. sjøl. § 36 og FOR 1992-07-30 nr 593 § 29

<sup>55</sup> Jfr. sjøl § 36

<sup>56</sup> Rt 1991 s. 831 side 832

nødvendigvis bli endelig, «det er på det rene at eiendomsrett ikke prekluderes»<sup>57</sup>, og dermed vil en slik hjemmel være gått god for i registeret men eksisterer det en annen med eiendomsrett til skipet, vil denne kunne bestride eiendomsrettigheten som er registrert.

Klarer man ikke å sannsynliggjøre hjemmelsrekkefølgen, «og det er umulig eller uforholdsmessig vanskelig for eieren å skaffe seg hjemmel på annen måte», kan man få dom for at man er hjemmelshaver til skipet, ved å gå til søksmål mot mulige rettighetshavere under ett.<sup>58</sup> fordi en skal sikre registerets troverdighet og være 100 prosent sikker på at det er skipets rettslige og faktiske eier som forsøker å registrere skipet. Det følger videre av sjøloven § 35 (4) at dersom ingen melder seg før dommens avsigelse, blir dommen rettskraftig og har bindende virkning for «alle og enhver». Får man en dom for sin hjemmel etter § 35, vil ikke den eventuelle rette eier kunne kreve sin rett lenger.

Dette viser at man ved registreringen av en eldre fritidsbåt kan måtte gjøre en stor jobb før man kan få den innført i skipsregisteret. Spesielt dersom man eier en eldre båt som er bygget i utlandet, da dette vil kunne skape mengder med arbeid i form av papirer, tid og kostnader, og dette vil igjen kunne avskrekke båteiere fra å registrere sin båt i registret.

## 2.4 Virkningene av den frivillige registreringen.

Hvordan man skal kunne registrere rettigheter i skipet etter at det er registrert i skipsregisteret, følger av sjølovens kapittel 2 nr. II. Dette kapittelet er bygget opp etter lov om tinglysning (31. mai 1935 nr. 2), og inneholder regler om hvilke rettigheter som kan registreres i skipsregisteret, hvordan rettsvern opprettes og kan bortfalle og regler om prioritet mellom de enkelte rettigheter.

---

<sup>57</sup> NOU 2007:16 side 90 punkt 10.1.3.3

<sup>58</sup> Jfr. sjøl. § 35(1)

En av de viktigste forskjellene mellom rettighetsregistrering etter tinglysningsloven og etter sjølovens kapittel 2, er at tinglysningsloven opererer med datoprinsippet for sine innføringer, mens sjøloven opererer med klokkeslettprinsippet. Dette innebærer at tinglysning av rettigheter som gjelder fast eiendom vil bli sortert etter hvilken dato de kom inn. Dermed er det mulighet for at flere rettigheter blir likestilt dersom de kommer inn samme dag. Sjølovens klokkeslettprinsipp bestemmer at rettighetene skal registreres etter hvilket klokkeslett de kom inn. Dermed minimeres muligheten for at rettigheter skal kunne bli likestilt. Dette kom som en følge av at større registreringspliktige skip ofte ble kjøpt fra utlandet, særlig før bruk av data og internett. Tidsforskjellen mellom Norge og enkelte andre land gjorde det vanskeligere med levering av skip, for eksempel fra Japan. Dette fordi verftet ville ha sikkerhet fra kjøperens bank for at pengene skulle bli betalt, mens banken ville ha sikkerhet for sin utbetaling. På grunn av tidsforskjellen mellom landene fikk ikke den norske banken registrert sitt pant samtidig med at det japanske verftet leverte skipet og fikk betalt, da disse to institusjonene ikke var åpne på samme tid. Bankens fordring på kjøpesummen kunne da bli likestilt med en senere innkommet fordring samme dag i henhold til datoprinsippet. For å gjøre omsetningen av skip enklere ble klokkeslettprinsippet innført<sup>59</sup> og man trengte dermed ikke vente til dagens slutt før man visste om man hadde 100 prosent rettsvern for sin rettighet i et skip. Denne problemstillingen er nok ikke like aktuell i dagens samfunn med data og internett, men det kan tenkes eksempler. Dersom man for eksempel skal selge et registrert skip eller fritidsbåt til utlandet, må man også kunne overlevere en slettellesattest på at båten skal slettes i det norske register, og hva som eventuelt måtte være registrert på båtens blad.<sup>60</sup> Dersom det hadde vært datoprinsipp, ville en slettellesattest som ble utstedt en dag kunne være uriktig ved mottak ved at det kom inn en heftelse senere samme dag. Dermed ville det vært vanskelig å garantere for disse attestene, og staten ville kunne pådratt seg erstatningsansvar for de eventuelt uriktige opplysningene.<sup>61</sup> Klokkeslettprinsippet fremstår derfor fremdeles som det beste rettslige alternativet.

---

<sup>59</sup> Innstilling VI fra sjølovkomitèen (1966) side 27

<sup>60</sup> Jfr. sjøl. § 28(3)

<sup>61</sup> Jfr. sjøl. § 37 a)

Den viktigste virkningen av registrering av fritidsbåt i skipsregisteret er at det muliggjør å behefte den med pant. Dersom båten ikke er registrert, er den som vanlig løsøre å regne. Hovedregelen om avtalepant i løsøre er at dette kun kan skje ved håndpant, det vil si at panthaveren overtar den fysiske besittelsen av løsørestanden. Det følger av hovedregelen om rettsvern for frivillig stiftet pant i sjøloven, § 41, at den gjelder for både registrerte skip og skip som kan registreres.<sup>62</sup> Dermed kan frivillig stiftet pant i båter mellom 7 og 15 meter kun få rettsvern ved registrering etter reglene i sjølovens kapittel 2. Dette følger også av panteloven § 3-3 (1). Dette betyr altså at den eneste muligheten for å få pantsatt et skip på over 7 meter, er å få skipet registrert i skipsregisteret.<sup>63</sup>

Salgspant er uansett ikke mulig for skip over 7 meter, med mindre dette registreres etter at skipet er innført i skipsregisteret. Dette følger av panteloven § 3-15 (1), som sier at salgspant ikke kan avtales etter reglene i §§ 3-14 til 3-22 i løsøre som kan registreres i et realregister. Dermed får sjøloven også virkning for fritidsbåter over 7 meter selv om eieren ikke har benyttet seg av adgangen til frivillig registrering etter § 11(3) ved at salgspant ikke kan avtales i skip som kan registreres i skipsregisteret. Riktig nok sier panteloven § 3-15(1)(2) at dette ikke gjelder for tilbehør til gjenstanden, men sjøloven § 45 (1)(2) spesifiserer at særskilt rettsstiftelse i tilbehør ikke kan skje, verken for «skip som er innført eller som kan innføres i skipsregisteret». Pantelovens bestemmelse er tilsynelatende noe unøyaktig på dette punkt, men av panteloven § 1-2 nr. 3 har vi at «denne lov står tilbake for bestemmelser om pant i andre lover». Dermed vil for eksempel sjølovens bestemmelse om pant gå foran pantelovens bestemmelser ved en eventuell konflikt. Dette må anses som et utslag av lex specialis prinsippet slik at sjøloven som spesiallov for skip går foran panteloven.

For salgspant i tilbehør oppstiller sjøloven § 45(3) i tillegg en egen grense, ved at det for skip på under 10 meter vil være mulig å avtale salgspant i «motor, radioutstyr eller elektronisk utstyr (for navigering eller liknende)». Dette er med hensyn til at eierne av slike skip ikke nødvendigvis vil ha like god mulighet som store rederier til å gå til

---

<sup>62</sup> Jfr. sjøl. § 41(1) nr. 1

<sup>63</sup> Jfr. sjøl. § 41(1) nr. 1

innkjøp av denne typen utstyr. Dermed vil muligheten til å avtale salgspant på tilbehør til slike skip muliggjøre innkjøp av mindre fritidsfartøy, fiskefartøy etc. uten å måtte belåne hus og båt. Disse båtene på mellom 7 og 10 meter vil nok praktisk sett også ofte være fritidsbåter.

Utleggspant stiller i en litt annen klasse, ettersom dette ikke er noe som stiftes «frivillig». Er skipet registrert, blir utlegget registrert på skipets blad i skipsregisteret.<sup>64</sup> Utlegg er imidlertid gjort mulig å få registrert uansett ved at det også kan tinglyses etter tinglysingsloven og registreres på eierens blad i løsøreregisteret dersom skipet ikke er registrert i skipsregisteret.<sup>65</sup> Om skipet da senere skulle bli registrert, skal utlegget også følge med over i skipsregisteret.<sup>66</sup>

En annen konsekvens av registreringen er at panteretten i skipet også omfatter skipets tilbehør.<sup>67</sup> Dette betyr at dersom en har for eksempel en tv om bord, vil denne også være omfattet av panteretten. Bestemmelsen omfatter også tilbehør som er midlertidig bragt i land til for eksempel reparasjoner eller lignende. Det er gjort unntak for gjenstander som eies av tredjemann «og som skipets eier har leid med rett til å si opp avtalen med høyst 6 måneders varsel».<sup>68</sup> Har man lånt bort sin tv til en eier av et skip, vil nok denne kunne falle inn under panteretten. Det må som et minimum være krav til notoritet på denne låneavtalen. «Fra hovedregelen om at det ikke kan stiftes særskilte rettigheter i tilbehøret, er det unntak for ekte leieavtaler».<sup>69</sup> Dette er annerledes fra panteretten i fast eiendom. Her er muligheter for å hefte salgspant på både deler av eiendommen og tilbehør til den.<sup>70</sup>

Tilbehør er altså ekstra løsøre som følger med skipet. En motor eller propell ville kanskje kunne bli sett på som løsøre, men dette er deler av selve skipet og anses ikke som tilbehør. Prakteksempelen må være navigasjonsutstyret da dette er en gjenstand

---

<sup>64</sup> Jfr. sjøl § 41 (3)

<sup>65</sup> Jfr. sjøl. § 41(2)

<sup>66</sup> Jfr. sjøl § 41 (3)(3)

<sup>67</sup> Jfr. sjøl § 45

<sup>68</sup> Jfr. sjøl § 45 (2)

<sup>69</sup> Falkanger, note 63 til sjøl. § 45 (Rettsdata.no)

<sup>70</sup> Jfr. pantel. § 3-18

som ikke er en del av selve skipet, og som forholdsvis enkelt vil kunne tas ut. Det er ikke nødvendig at gjenstanden er påkrevet for at skipet skal kunne seile, da tv, radio, komfyr, seng og kikkert også vil kunne omfattes av tilbehørsbegrepet. Men helt løse ting som er ment å skulle forbrukes forholdsvis hurtig, som mat, olje, drivstoff, vaskemidler etc. vil falle utenfor.

Dette er nok en bestemmelse som overrasker mange båteiere som ikke har stor kjennskap til sjøloven. Dersom båten er beheftet med pant, vil dette også omfatte meget av det løsøre som bringes om bord. Det eksisterer mange store fritidsbåter, og disse vil kunne inneholde tilbehør av ganske store verdier. En del båteiere vil nok ikke tenke at dersom pantet skal inndrives av panthaveren, så vil denne også har rett til mye av det som er plassert i båten.

### **3 Kjøperens risiko.**

En kjøper av en fritidsbåt vil kunne stå ovenfor en rekke tilfeller som vil kunne utgjøre en risiko for hans eiendomsrett. Problemene vil kunne være forskjellige i forhold til om båten han kjøper er registrert eller uregistrert, men en fellesnevner vil være rettsvern. Spørsmålene vil være; hvordan skaffe seg rettsvern, hva er tilstrekkelig som rettsvernsakt og hvor mye kan dette avhjelpes med god tro. Jeg vil også komme inn på et faktisk tilfelle utsprunget fra Johs. Lunde konsernets konkurs i januar 2011. Til sist vil jeg se på forholdet mellom rettsvernsreglene og reelle hensyn, som i teorien er et omstridt tema.

#### **3.1 Uregistrerte båter.**

Når båten er uregistrert, faller den ikke inn under noen av sjølovens regler. Den er da heller ikke omfattet av rettsvernsvirkningene i et realregister. Den blir å anses som et helt normalt løsøre, på lik linje med en tv, en sykkel eller et maleri. En kjøper av en uregistrert båt vil på mange måter i utgangspunktet kunne være mer utrygg enn en kjøper av en registrert båt, i hvert fall ved første øyekast. Her er det som sagt ikke noe register for å sjekke at innehaveren av båten er den faktiske eier av båten, og om han dermed har rett til å selge den.

##### **3.1.1 Hjemmelsmann- og dobbeltsuksesjonskonflikter.**

Kjøperen må stole på at selgeren er den som har rett til å selge båten og at de eventuelle papirene stemmer. Her vil det selvfølgelig være forskjell på om man kjøper båten fra privatperson eller bedrift, men risikoen for at selger ikke er hjemmelshaver av båten vil nok kunne være tilstede, enn om i varierende grad, uansett selger. Slike hjemmelsmannskonflikter vil kunne være relevante. For eksempel har C plassert sin båt på A's eiendom for opplag over vinteren. Så selger A båten videre til B, selv om A ikke hadde eiendomsrett. Vil rette eier C da kunne vindisere sin eiendomsrett, eller vil kjøper B kunne ekstingvere denne retten?

Hovedregelen i norsk rett var tidligere at kjøperen ikke kan få en større rett enn det selgeren har.<sup>71 72</sup> Dette betyr at en som kjøper en båt fra en selger som ikke hadde eiendomshjemmelen til båten, vil måtte levere tilbake båten til dens rette eier, det vil si at hjemmelshaveren vil vindisere sin rett ovenfor kjøperen. Dette er for så vidt greit nok, men til dette utgangspunkt kom det et lovfestet unntak, som nå har blitt hovedregelen; godtroervervloven.<sup>73</sup> Mer om denne nedenfor.

Det er klart at dobbeltsuksesjon også er en risiko for kjøperen. Selgeren kan selge båten først til A og så til B. Hvem får eiendomsretten? Er det den som kjøpte båten først, eller er det den som har hentet båten og plassert den i en krybbe i egen hage?

Her vil svaret kunne være begge deler. Det er i norsk tingsrett et slags kø prinsipp eller sagt annerledes; førstemann til mølla prinsipp. Falkanger uttrykker det som «først i tid, best i rett, den som har vært først ute med sitt erverv, vinner:»<sup>74</sup>

Dette høres også ut som en grei løsning. Den som kjøpte båten først var også den som fikk eiendomsretten først. Dermed hadde selgeren gitt fra seg retten til å disponere over båten og hadde dermed ikke muligheten til å selge den en andre gang. Dette passer også godt med prinsippet om at ingen kan selge en rett som er større enn den han selv har. Med godtroervervloven blir ikke løsningen nødvendigvis like enkel.

### 3.1.2 Godtroervervloven.

Som nevnt over, var vindikasjon tidligere hovedregelen for de nevnte typer problemstillinger. Utviklingen viste imidlertid at kanskje ekstinksjon, under visse vilkår, ville kunne gi et bedre system for omsetningen av løsøre. Godtroervervloven er ment å skulle beskytte denne omsetningen, slik at en kjøper skal kunne stole på og forholde seg til de faktiske forhold på kjøpstidspunktet. Som erverv menes da frivillige

---

<sup>71</sup> Falkanger, 2007 s. 479

<sup>72</sup> Sml. gbl. § 25

<sup>73</sup> Lov om godtroerverv av løsøre 2. juni nr. 37 1978 (ekstl.)

<sup>74</sup> Falkanger, 2007 s. 479



rettsstiftelser, konkursbo og utleggshaver. Andre kreditorer og arvinger vil dermed ikke kunne anvende godtrolovens bestemmelser.<sup>75</sup>

Ettersom løsøre, i dette tilfellet uregistrerte fritidsbåter, ikke så lett lar seg registrere for å kunne gi eieren notoritet og legitimasjon for sin rett, ville det også være vanskelig for en eventuell kjøper å kunne undersøke og forsikre seg om at selger virkelig er eier. En regel om at kjøperen til en hver tid måtte vike for den rette eier, ville medføre betydelig usikkerhet for kjøpere av større og med verdifulle løsørestander. Dessuten er det klart at det er lettere for eieren å sikre sin legitimasjon for at han er eier av båten, enn det er for kjøperen å finne ut av det samme. Eieren kan registrere båten i Redningsselskapets småbåtregister og påføre båten det kjennetegnet han får der, han kan sikre at andre ikke har tilgang til papirer og dokumenter som ville gjøre at de fremstod som eiere eller han kunne unnlate å utlevere nøklene til andre selv om båten sto i opplag hos andre enn ham selv. Hjemmelsmannen kan også registrere båten sin i skipsregisteret slik at en kjøper ikke vil kunne være i god tro dersom eieren av opplagsplassen skulle selge båten. Videre kan en kjøper gjøre det samme, eller ta med seg båten umiddelbart etter kjøpet, slik at selgeren ikke har mulighet til å selge båten videre til en annen kjøper.

Dette kan man se på som at godtroreglene gir uttrykk for at den eier/hjemmelshaver som ikke kan sikre sin eiendom tilstrekkelig, ikke er mer beskyttelsesverdig enn en godtroende kjøper. Og her er forskjellen på ekstinksjons- og vindikasjonsprinsippene, det er prinsipper som tilgodeser henholdsvis kjøper og hjemmelshaver.

For at en kjøper av en fritidsbåt skal kunne ekstingvere hjemmelshaverens rett, må han som nevnt oppfylle et par kriterier. Det fremgår av godtroervervloven § 1 at båten må bli solgt av den som «sitter med den» og kjøperen må få den «overlevert til seg i god tro.»

Besittelsen er likt overleveringskravet som skal behandles nedenfor. Det er snakk om en fysisk besittelse som gir ihendehaveren en slags legitimasjon utad om at det er han som

---

<sup>75</sup> Jfr. ekstl. § 1 og Falkanger, 2007 s. 584

kan disponere over båten. Slik at dersom selgeren hadde den faktiske besittelse av båten, og kjøperen faktisk får båten overlevert, vil kjøperen kunne ek스팅vere hjemmelshaverens rett. Justis- og politidepartementet uttalte under arbeidet med utformingen av godtroloven; «Etter departementets mening bør ekstinktivt godtroerverv begrenses til de tilfelle hvor de ytre forhold ved avhendingen tyder på at avhenderen hadde rett til å disponere over tingen som han gjorde. Det bør derfor stilles opp som vilkår at han ved avhendingen har tingen i sin besittelse.»<sup>76</sup>

Det holder ikke at kjøperen får overlevert båten av den selger som virker legitimert til å selge den. Som det utgår av lovens navn og dens § 1, må kjøperen være i god tro. Dette betyr at kjøperen ikke må vite at selgeren egentlig ikke hadde rett til å selge båten. Men selv om kjøperen ikke visste dette, vil han ikke nødvendigvis være i god tro, ettersom det her er snakk om en objektiv vurdering. Det er ikke et krav at kjøperen faktisk innså at noe var feil, det må også vurderes om han burde ha forstått at noe var feil ut fra en vurdering av hva en normalt oppegående person ville ha innsett i samme situasjon. Dette kan uttrykkes slik at kjøperen visste eller burde ha visst at selgeren ikke hadde rett til å selge ham båten.<sup>77</sup> Denne objektiviteten vil allikevel kunne være noe subjektiv. For eksempel vil det antageligvis stilles strengere krav til en kjøper som selv er båtforhandler og bevandret innen kjøp og salg av båter enn det vil til en som aldri har kjøpt båt før.

Ting som vil kunne svekke den gode tro er for eksempel dersom båten selges til en usannsynlig underpris uten noen spesiell grunn, eller at båten er registrert på en annen enn selgeren i redningsselskapets småbåtregister eller lignende. Dette er situasjoner hvor kjøperen bør utføre undersøkelser for å kunne «beholde» sin gode tro. Dersom han unnlater å sjekke, vil han fort kunne sies ikke å ha vært så aktsom som det var krevet av ham, og dermed er han heller ikke beskyttelsesverdig.

Disse kriteriene vil kunne medføre at første kjøper i dobbeltsuksjesjonstilfeller vil kunne miste sin rett. For eksempel kjøper B en brukt båt av A, men han har ikke mulighet til å

---

<sup>76</sup> Ot.prp.nr.56 (1976-77) side 36

<sup>77</sup> Jfr. ekstl. § 1 nr. 2

ta båten med seg samme dag som han kjøper den. Han lar båten bli stående hos A, og foretar seg heller ingenting i forhold til dette, han skal jo komme tilbake med en båthenger om et par dager. I mellomtiden selger A båten til C, som ikke vet noe om B sitt erverv tidligere. Da kan C, som tok med seg båten hjem samme dag, ekstingvere den rett som B fikk ved sitt erverv et par dager tidligere.

### 3.1.3 Selgeres kreditorer og konkursbo.

Selgers kreditorer og/eller konkursbo vil også kunne fremstå som en risiko for kjøperen. Nå er det riktignok slik at kreditorer i dette tilfellet kun vil være utleggspanthavere ettersom vi her snakker om uregistrerte båter mellom 7 og 15 meter, og det er som tidligere nevnt ikke mulig å behefte disse med kontraktspant. Det eneste som er mulig er at det tas utlegg som så tinglyses på eierens blad i Løsøreregisteret for å oppnå rettsvern.<sup>78</sup> I utgangspunktet får utleggspant i realregistrerbart løsøre, altså i dette tilfellet båter på mellom 7 og 15 meter som kan registreres, rettsvern ved registrering av utlegget i registret.<sup>79</sup> Men panteloven sier selv at den ikke gjør endringer i sjøloven § 41 tredje ledd.<sup>80</sup> Dermed blir det for utlegg som det blir for annen pant i skip, at det som hovedregel skal registreres i skipsregisteret for å få rettsvern, sjøloven § 41 første ledd jfr. annet ledd nr. 1). Sjøloven § 41 tredje ledd annet punktum gir et unntak dersom skipet allikevel ikke er innført i skipsregistret, og da vil utlegget få rettsvern ved tinglysning og anmerkning på eierens blad i Løsøreregisteret.

#### 3.1.3.1 Kreditor som førsteerverver.

For eksempel selger A en båt til kjøper B selv om utleggstager U allerede har tatt utleggspant i båten før salget.

Om et slikt utlegg som er registrert i Løsøreregisteret må respekteres av kjøperen, kommer an på når overleveringen fant sted og godtroervervloven.<sup>81</sup> Har overleveringen

---

<sup>78</sup> Jfr. sjøl. § 41(3)

<sup>79</sup> Jfr. pantel. § 5-3 (1) og sjøl. § 41 (3)(1)

<sup>80</sup> Jfr. pantel. §5-3 (2)

<sup>81</sup> Lov om godtroerverv av løsøre 2. juni nr. 37 1978 (ekstl.)

til kjøperen funnet sted før utlegget registreres i Løsøreregisteret, har kjøperen fått rettsvern for sitt erverv. Dette virker også på motsatt måte; har utleggshaveren fått registrert sitt utlegg før kjøperen får båten overlevert, vil kjøperen måtte overta båten med det påheftede utlegg ettersom utleggshaveren har skaffet seg rettsvern for sitt krav. Men godtroervervloven gjør unntak fra dette. Her er som nevnt over kravene til ekstinksjon at kjøperen får båten overlevert til seg i god tro. Det springende punkt blir da om kjøperen visste eller burde visst at båten var beheftet med utleggs pant. Dersom en skal kjøpe båt, vil det ikke være unaturlig å sjekke selgerens blad i Løsøreregisteret for å finne ut av om det kan være registrert et utlegg på båten han selger. Har kjøper gjort dette, vil dette tale til hans fordel i en vurdering av om han kan sies å være i god tro. Dersom kjøperen ikke undersøker registeret, men det er klart at han hadde funnet noe dersom han hadde undersøkt, vil han ha en lang vei å gå for å kunne bevise sin gode tro. Og omvendt; viser det seg at han ikke ville ha funnet noe, vil nok ikke den unnlatte undersøkelse spille nevneverdig stor rolle for vurderingen av hans gode tro. For denne undersøkelsen vil som tidligere nevnt kunne vanskeliggjøres dersom for eksempel A selger en båt beheftet med utlegg til B, og B vil selge båten videre til C. For utlegget vil da være registrert på A sitt blad, og C vil ikke finne noe registrert på B.

I tilfellet der U har tatt utlegg i en båt som eies av A og fått dette registrert i Løsøreregisteret, og A så selger den videre til B, vil B som nevnt over, ha en svært lang vei å gå for å bevise at han har vært i god tro. Vurderingen blir om B burde ha undersøkt i Løsøreregisteret, og dette må nok oftest besvares positivt, i hvert fall dersom han hadde funnet noe ved en undersøkelse. Som sagt over vil det tale til kjøpers fordel dersom han gjør de undersøkelser som er mulig. I tilfellet der C kjøper av B og utleggshaveren har fått utlegg i båten mens den var i A's besittelse (B's hjemmelsmann), vil C mye lettere kunne sies å være i god tro, selv uten undersøkelse i registeret, han ville ikke ha funnet noe ettersom utlegget er registrert på A i Løsøreregisteret. Er B i god tro, vil han kunne ekstingvere utlegget jfr. godtroervervsloven § 1 «(...)hindrer det ikke rettsvinning etter avtalen at avhenderen mangler rett til å rå over tingen.» Og hovedregelen for ekstinksjon er klar nok: alle

innsigelser, med unntak for de tilfeller som omfattes av § 4 (registrert skip, luftfartøy og salgs- eller utleggspant i motorvogn), kan ekstingveres.<sup>82</sup>

### 3.1.3.2 Kreditor som andreerverver.

I et tilfelle hvor kreditor er andreerverver, vil det for eksempel være snakk om en selger A som har solgt båt til kjøper B, men før B får båten overlevert til seg, kommer A's kreditor U og tar utleggspant i båten. Dersom kjøper B hadde fått båten overlevert til seg, er dette ikke noe problem. Han har da fått rettsvern for sin eiendomsrett, og U kan dermed ikke ta et gyldig utlegg i båten.

Problemet vil kunne oppstå dersom båten fortsatt er hos selgeren, selv om B har kjøpt den, noe som ikke er helt upraktisk jfr. pkt. 3.1.3.3. Spørsmålet blir om kreditor U kan ekstingvere B's eiendomsrett, og dersom det ikke kan sies at B har skaffet seg rettsvern, vil dette skje. Hvordan B kan skaffe seg rettsvern ovenfor kreditor U er sammenfallende med hvordan en kjøper kan skaffe seg rettsvern mot selgers konkursbo, altså ved overlevering. Kravene til overleveringen som rettsvernsakt og unntakene fra denne hovedregelen vil bli behandlet i kapittelet under.

Viser det seg at kjøperen ikke har fått rettsvern, vil den etterfølgende kreditor kunne ekstingvere,<sup>83</sup> med mindre kreditoren visste at B allerede hadde kjøpt båten.<sup>84</sup>

Kreditoren kan ikke påberope seg godtroloven da dennes § 1 (1)(2) sier at den ved andre tilfeller enn salg, gjelder for «annen avhending mot vederlag.» Utleggspant er klart ikke en form for avhending mot vederlag, og dermed kan heller ikke utleggspanthaveren ekstingvere etter denne loven.

### 3.1.3.3 Selgers konkursbo.

Det er ikke uvanlig at kjøpere av båter som går til en forhandler på høsten, får tilbud om å kjøpe årets utgående modeller til en rabattert pris. Når båten allikevel står på land, kan det være fristende for mange å inkludere en gratis eller rabattert opplagsplass hos

---

<sup>82</sup> Falkanger, 2007 side 586

<sup>83</sup> Jfr. tingl. § 34 (3) jfr. § 20 (1)

<sup>84</sup> Jfr. tingl. § 34 (3) jfr. § 21 (1)

selgeren over vinteren ettersom de ikke skal benytte båten før til våren. Noen ganger også mot at selgeren kan benytte båten som utstillingsbåt frem til den skal leveres kjøperen når våren nærmer seg. Dersom firmaet som selger båten går konkurs i løpet av vinteren vil kjøperens rett til båten kunne være usikker. Konkursboet vil være interessert i å ta båten inn i boet for å kunne nyttiggjøre seg av dens verdi.

I en konkurs vil det normalt være mange kreditorer som har utestående fordringer på firmaet som går konkurs, og de fleste av disse vil ikke få dekket sine fordringer fullt ut. Det blir da flere hensyn som gjør seg gjeldende. For det første skal reglene om rettsvern i konkurs hindre at verdier blir ulovlig ført ut av boet, slik at kreditorenes krav dekkes med en enda lavere brøk enn det de i utgangspunktet har rett på. Videre skal disse reglene også forhindre at noen kreditorer blir tilgodesett med en høyere dekningsbrøk av sine krav enn de resterende kreditorer, ingen skal få en såkalt separatistrett til dekning av sine krav. Dersom det for eksempel viser seg at båtkjøperen har forskuddsbetalt noe av båten, er det ingen grunn til å stille ham noe annerledes enn de andre kreditorene. Han har ytet selgeren en form for kreditt, på lik linje med de andre fordringshaverne.

Hjemmelen for konkursboets beslagsrett finner vi i dekningsloven § 2-2, «(...)har fordringshaverne rett til dekning i et hvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden». Dette betyr at en vil prøve å finne ut hvem som faktisk eier båten, en ganske lik problemstilling som i dobbeltsuksisjon og hjemmelsmannstilfellene. Det viktige spørsmålet her, blir om kjøperen har skaffet sin eiendomsrett rettsvern ovenfor selgerens konkursbo.

En uregistret fritidsbåt på under 15 meter er å anse som helt vanlig løsøre. «Spørsmålet om løsørekjøperens rettsvern overfor selgerens fordringshavere er ikke løst ved alminnelige lovbestemte rettsvernsregler. Spørsmålet må derfor løses på grunnlag av ulovfestet rett.»<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Andenæs, 1999 s. 180

Andenæs anfører at overlevering er hovedregelen for hvordan en løsørekjøper skal få rettsvern for sin eiendomsrett.<sup>86</sup> Samtidig viser både rettspraksis og teori at dette er en uskreven hovedregel med flere unntak. Det kan nok dermed sies at hvordan en kjøper av løsøre skal få rettsvern for sitt erverv ikke er fullstendig klarlagt. Men overlevering er en kvalifisert handling for å få rettsvern. Overleveringen kan sees på som en regel med lignende hensyn som regelen om håndpantsettelse i panteloven § 3-2, hvor det kreves at den tidligere eier ikke lenger kan råde over tingen. Ved håndpant er det mulig kreditorsvik man vil unngå, og dette gjøres enklest ved at den tidligere eier mister råderett over tingen, og kan dermed ikke selge den videre eller påhefte den med andre fordringer. Eiendomsretten får notoritet og den nye eieren anses som legitimert ovenfor tredjemenn og kreditorer.

Grensen mellom salg og pantsettelse kan være uklar, og pantsettelser kamouflert som salg er ikke helt uvanlig. Dermed blir «det er ønskelig at rettsvernsreglene ved pantsettelse og salg så langt som mulig følges ad idet grensen salg/pantsettelse kan være vanskelig.»<sup>87</sup>

Til forskjell fra Andenæs er ikke Falkanger like klar i sin tale, men konkluderer med det samme; «Noen avgjørende rettspraksis har vi ikke, men det må i dag kunne fastslås at den alminnelige oppfatningen er at som hovedregel må overlevering være skjedd for at kjøperen skal være beskyttet mot selgers kreditorer.»<sup>88</sup> Dette viser at det er en regel som er noe omstridt i teorien, og som vi skal se, også i praksis.

Som sagt finnes det unntak, og disse er utsprunget av gammel rettspraksis. De tre dommene tømmerdommen, kudommen og jernskrapdommen<sup>89</sup> gir alle tre unntak fra overleveringskravet for å få rettsvern ved kjøp av løsøre. Det er ikke mye høyesterettspraksis omkring disse spørsmålene etter disse tre dommene, men det finnes noe underrettspraksis. En av de nyere dommer som omhandler dette er en dom fra

---

<sup>86</sup> Andenæs, 1999 s. 181

<sup>87</sup> Falkanger, 2007 s. 622

<sup>88</sup> Falkanger, 2007 s. 622

<sup>89</sup> Hhv. Rt. 1909 s. 734 (tømmerdommen), Rt. 1910 s. 231(kudommen) og Rt. 1912 s. 263(jernskrapdommen)

Frostating lagmannsrett (LF-2010-133423) avsagt 16.03.2011, som omhandlet et kjøp av en fritidsbåt. Kjøper og selger inngikk avtale på høsten, og levering av båten skulle skje til våren, ferdig pusset. Selger gikk konkurs i løpet av vinteren, og det ble spørsmål om båten inngikk i bomassen eller om båten var «levert» og pussingen kunne anses som tilleggssytelser. Retten utalte; «For å hindre kreditorsvik og sikre notoritet må kravene til rettsvernaken være strenge. Dette gjelder spesielt ved løsøre, hvor man ikke har noen registreringsordning. Kravene er ulovfestet og utviklet gjennom rettspraksis.

Hovedregelen må være at det kreves overlevering for å være sikret, i det minste må gjenstanden være leveringsklar.»<sup>90</sup> Det ble i denne dommen satt som et krav at båten skulle være leveringsklar, da dette ble sett på som en del av kjøpsavtalen. Ettersom båten ikke var i den stand som kjøpskontrakten beskrev, kunne den heller ikke ses på som overlevert etter avtalen, og dermed hadde heller ikke kjøperen fått rettsvern for sin eiendomsrett. Dette må ses som en videreutvikling av overleveringskravet i teori og praksis ellers, og det kan ha gode grunner for seg. Om båten skulle kunne ses på som overlevert før den var ferdig, ville dette kunne åpne for måter å snike seg unna overleveringskravet i en viss grad. En kunne bestille en båt, og få delene levert hjem til seg, så skulle firmaet som var på randen av konkurs ferdigstille båten på kjøpers eiendom. Dette er riktignok satt på spissen, men har et skinn av kreditorsvik og ønske om å unndra verdier fra bomassen i en eventuell konkurs. Allikevel skal vi se at dette avviker noe fra den eldre høyesterettspraksis, hvor man har kommet til at overlevering ikke er nødvendig for å kunne si at kjøperen har fått rettsvern for sin eiendomsrett.

Tømmerdommen (Rt. 1909 s.734) omhandlet salg av tømmer, hvor selger gikk konkurs før tømmeret ble fysisk overlevert. Retten kom til at salgsavtalen var entydig med tanke på at tømmeret allerede var solgt før konkursåpning, den inneholdt uttrykk som «overdrager herved» og «det os idag overdragne tømmer». Videre var tømmeret tilstrekkelig individualisert, selv om det ikke lå på selgers lagringsplass, men stod på rot i selgers skog.

Kudommen (Rt. 1910 s.231) omhandlet salg av kyr som skulle slaktes, men kyrne skulle forbli hos selgeren i hans interesse og for hans risiko til de var ferdig melket. Før

---

<sup>90</sup> LF-2010-133423



kjøperen fikk hentet kyrne, gikk selgeren konkurs. Retten kom under dissens (4-3) til at kjøperen ikke hadde fått rettsvern for sitt erverv da kyrne fortsatt var hos selgeren i hans interesse og at avtalen ikke virket å være endelig, selv om kjøperen hadde forhåndsbetalt. «Den foreliggende transaksjon mangler karakteren af en virkelig eiendomsoverdragelse. Kjøbesummen bestemtes til en vis pris pr. kilo for dyrene i slagtet tilstand og - som det maa antages - under forudsætning af, at kjødet tilfredsstillede den kommunale kjødkontrols krav. Kjøberen erholdt sig ikke dyrene overladt, men sælgeren (...) betingede og beholdt i sin interesse raadigheden over kreaturene i flere maaneder.»<sup>91</sup>

Jernskrapdommen (Rt. 1912 s.263) omhandlet restjern fra et skipsverft som var solgt. Verftet gikk konkurs før kjøperen fikk hentet jernet. Avfallsjernet ble lagret i en egen haug etter kjøpers ønske da han ville ha en tilstrekkelig mengde med jern før han hentet det slik at han sparte seg flere turer. Det utskilte jernet var også betalt før konkursen inntraff. «Men kjøberen søgte og fik af Fevig tilladelse til at lade partiet henligge til i februar. Det var selvfølgelig hans mening, at partiet skulde henligge for hans regning og risiko.»<sup>92</sup> «Fevig samlede affaldet i haug og kommuniserede Levin paa fakturaer kvantum og beløb, hver gang en vis vegt antoges opsamlet, og Levin derefter remitterede den tilsvarende betaling - naturlig og rimelig og fuldt tilstækkelig til at sikre Levin det betalte kvantum til eie(...)»<sup>93</sup>

Retten kom under dissens (5-2) til at utskillelsen og individualiseringen i en egen haug, at kjøperen betalte etter hvert som haugen økte og at det var i kjøpers interesse at jernet ble liggende, var tilstrekkelig for at eiendomstransaksjonen var fullført og at kjøperen på denne måte hadde oppnådd rettsvern for sitt erverv.

Riktig nok er disse tre dommene svært gamle, og to av dem er avsagt under dissens, slik at deres rettskildemessige vekt må anses å være forholdsvis lav. Allikevel er det ikke avsagt dommer som direkte går i mot heller. Sammenholdt med den juridiske teori kan

---

<sup>91</sup> Rt. 1910 s. 231(Kudommen) s. 232

<sup>92</sup> Rt. 1912 s.263(Jernskrapdommen) s. 263

<sup>93</sup> Rt. 1912 s.263(Jernskrapdommen) s. 266

man allikevel utlede noen unntak fra overlevering som rettsvernsakt: Dersom overlevering ikke har skjedd, må løsøreobjekten være tilstrekkelig individualisert fra resten av selgers eiendeler, gjenstandene må bli lagret hos selger i kjøpers interesse, kjøpsavtalen må være klar og uttrykke en reell eiendomsovergang og selgers forpliktelser må kunne sies å være oppfylt; han må ha «gjort seg fortjent» til kjøpesummen. Ellers blir en forhåndsbetalt kjøpesum fort å anse som kredittytelse, og da kan ikke kjøperen stilles annerledes enn de andre kreditorene som har krav i konkursboet.

Dette ser vi da resultatet av i den ovennevnte dom fra Frostating lagmannsrett, hvor kjøpesummen ble ansett som kreditt ytet til selger da hans forpliktelser ikke var fullstendig oppfylt ved at båten ikke var leveringsklar og avtalen ble ansett som en slags tilvirkningsavtale selv om båten var ferdig produsert for flere år siden. Tilleggsarbeidet som skulle gjøres på båten før den kunne leveres til den nye eieren i kontraktsmessig stand gjorde dette. «Selger var ikke i posisjon til å levere båten i kontraktsmessig stand, verken da avtalen ble inngått eller da konkurs ble åpnet. Den var ikke leveringsklar. Dette er et ordinært salg av en gjenstand som ikke er ferdigstilt. Ingen unntak fra overleveringskravet kommer da til anvendelse.»<sup>94</sup> Dette tilfellet må kunnes sies å ligge i grenseland mellom et vanlig kjøp og tilvirkningskjøp, da det her kun var snakk om tilleggsarbeider i form av sliping og lakking av en båt, ikke selve produksjonen. Det er antatt i teorien at det kan være lettere å få unntak fra overleveringskravet som rettsvern for en kjøper i en tilvirkningskontrakt enn det er for en kjøper i en alminnelig kjøpsavtale. «Et minstekrav må være at en kontraktstype vurderes under ett, og at det for så vidt finnes at sviktrisikoen er ubetydelig.»<sup>95</sup> Dette er en vurdering som i rettspraksis ikke har vært aktuell ved alminnelige kjøpsavtaler.<sup>96</sup> «Den vanlige oppfatning har i alle fall for større tilvirkningskjøp (tankskip, oljeinstallasjoner etc.) vært at den forskuddsbetalende kjøper blir eier av det som tilvirkes uten overlevering. (...) Læren er ikke ubestridt og avgjørende domspraksis finnes ikke.»<sup>97</sup>

---

<sup>94</sup> LF-2010-133423

<sup>95</sup> Falkanger, 2007 s. 633

<sup>96</sup> Jfr. Rt 1988 s. 1327 og Rt. 1998 s. 268(Dorian Grey)

<sup>97</sup> Andenæs, 1999 s. 185

For at en kjøper skal kunne sikre seg mot selgers konkursbo ved kjøp av båt mellom 7 og 15 meter er det enkleste han kan gjøre å passe på at avtalen er oppfylt etter sitt innhold og at han får båten overlevert. Allikevel vil det være mulig å la båten stå i opplag hos selger, men da vil det som nevnt være ekstremt viktig at han sikrer sin eiendomsrett ved notoritet og publisitet. Båten må klart være betalt, den må være klar for levering, det bør fremgå av avtalen at det er kjøpers egen interesse at den står lagret hos selger og den bør stå «klar for levering» på en eller annen måte. Det vil si at båten må i det faktiske være «levert» kjøperen selv om den ikke er det. Dette er det viktig å skaffe dokumentasjon på. Skriftlig avtale om kjøp og eventuell lagring over vinteren er en selvfølge. En må også sikre seg alle dokumentene vedrørende båten som tjener som bevis for at en faktisk er eier.

Følgelig er det også risikabelt å inngå avtaler om at båten skal kunne benyttes som utstillingsbåt eller lignende hos selgeren mens den er i opplag hos ham. Dette vil fort kunne så tvil om hvorfor båten fortsatt er hos selgeren og i hvem sin interesse den er det. Samtidig ville ikke dette vært noe stort problem dersom et skjøte var utferdiget i kjøpers navn og tinglyst i skipsregisteret. Dette vil fremgå av min behandling av registrerte båter under.

### 3.2 Registrerte båter.

Når et skip er innført i skipsregisteret (NOR), er det som tidligere nevnt rettighetsregistreringsreglene i sjøloven som kommer til anvendelse, og disse finner vi i lovens kapittel 2 nummer 2.

I utgangspunktet burde ikke dette systemet by på særlige problemer, da alt er bundet opp til disse forholdsvis klare og strenge reglene. Eieren av båten er den som skipsregisteret utpeker som eier. Dette vil si at for dobbeltsuksjonstilfellene vil det ikke være store problemer. En som ønsker å kjøpe en båt kan sjekke registeret og se hvem som er oppført som eier. Da vet en at man kjøper av den som faktisk har eiendomsretten og retten til å råde over båten. For å kunne registrere seg som ny eier i

skipsregisteret, vil man måtte fremlegge et skjøte som må være signert av den som er registrert som hjemmelshaver i registeret.<sup>98</sup>

Likedan vil det være med selgers fordringshavere. En kan se i registeret om det er registrert noe på skipets blad i skipsregisteret, er det ikke det kan man stole på at dette er riktig, da det som ovennevnt er snakk om et realregister med stor troverdighet. Disse to problemstillingene er løst gjennom prioritetsreglene i sjøloven § 23. Her fremgår det at registrerte rettserverv går foran uregistrerte, slik at dersom en kjøper registrerer sitt erverv i registeret, og en av selgers panthavere senere kommer og vil registrere sitt pant i båten, vil kjøperen ikke trenge å respektere dette pantet.

Ulikt tilfellene for de uregistrerte båter, vil ikke en kjøper av båt kunne påberope seg godtroervervloven. Dette fremgår direkte av dens § 4(1)(1), «loven gjelder ikke for skip på 15 meters største lengde eller mer, eller annet skip eller innretning som er registrert i skipsregisteret.» Uansett måtte man ville kunne spørre om en kjøper i det hele tatt kan sees som godtroende når han ikke har sjekket i skipsregisteret hvem som står oppført som eier og om det er registrert en eller annen form for pant eller annen rettighet i skipet etc. Dette vil nok i de fleste tilfeller besvares benektende.

Bestemmelsene er forholdsvis klare og spesifikke i forhold til hvem som har rett til hva,<sup>99</sup> men det finnes ett unntak. Sjøloven § 24 oppstiller unntak fra prioritetsreglen om at registrerte rettserverv går foran uregistrerte. «En eldre rett går uten hensyn til § 23 foran en yngre, dersom denne hviler på frivillig rettsstiftelse og erververen da dennes rett ble dagbokført, kjente eller burde kjenne den eldre rett.»

Dette innebærer at prioritetsreglen gjelder såfremt ikke den senere rettighetserverver som faktisk registrerte sin rett først, visste eller burde vite at det eksisterte en annen uregistrert rett som var eldre enn hans egen rett. Dette er et utslag av at man har ønsket å bevare omsetningslivets prinsipp om først i tid best i rett, som også gjelder ved registrering i andre realregister som for eksempel grunnboken for fast eiendom. Den

---

<sup>98</sup> Jfr. sjøl. § 22(1)

<sup>99</sup> Se sjøl. § 23

som registrerer sin rett først vinner. Dette har også gode grunner for seg, som at en godtroende erverver vil være mer beskyttelsesverdig enn en annen som ikke tar seg bryet med å sikre sin rett. Dette vil igjen være med på å fremme og beskytte omsetningssystemet av båter. Antagelig vil allmenheten også kunne se dette som en rettferdig regel. For eksempel vil ikke en kjøper som visste at naboen hadde kjøpt samme båt en dag i forveien uten å registrere skjøtet, kunne vinne rett til båten ved å påberope seg prioritetsreglene. Han ville ikke kunne sies å være i god tro med hensyn til hans erverv og viten om naboens erverv og manglende registrering.

Som tidligere nevnt opererer skipsregisteret med klokkeslettprinsippet, til forskjell fra tinglysingslovens datoprinsipp. Dette innebærer at for rettigheter som skal registreres i skipsregisteret vil den rettighet som for eksempel er registrert inn klokken 1400 den 24. mars ha prioritet foran den rettighet som er registrert inn 1800 samme dag. Etter tinglysingsloven hadde disse to rettigheter i utgangspunktet hatt lik prioritet, og ville kunne skapt problemer. Dette vil etter klokkeslettprinsippet unngås, og er rettigheten først registrert, vil denne fortrenge rettigheter som måtte innkomme senere. Her presiserer sjøloven § 24(3) at ved et salg, vil den tidligere eiers fordringshaver ha mulighet til å registrere sin rett frem til og med samme tidspunkt som den nye eieren registrerer sin eiendomsrett. Dette betyr at selgeren kan sette betaling av restkjøpesummen som betingelse, eller da pant, i skjøtet, og dette vil da gå foran kjøpers disposisjoner. Allikevel setter bestemmelsens tredje ledd tredje punktum begrensinger ved at pant i skipet som beviselig er for å finansiere kjøpet, vil gå foran eldre rettigheter, såfremt pantedokumentet registreres senest samtidig som eiendomsovergangen. Dette er et klart utslag av ønsket om å lette omsetningen av skip, og er antagelig mest relevant for større og dyrere skip i handelsflåten.

### 3.2.1 Kjøperens rettsvern i selgerens konkurs.

Rettsvern i selgers konkurs blir en god del annerledes for registrerte båter enn for uregistrerte båter. Mens overleveringen antageligvis var tilstrekkelig for å få rettsvern for den uregistrerte båten, må reglene i sjøloven følges for at en kjøper av en registrert båt skal få rettsvern for sitt rettighetserverv. For båtkjøperens del er det her snakk om en gjenstand på vei ut av konkursdebitors (selgerens) eierskap, og dette er en klassisk rettsvernproblemstilling.

Det følger av sjøloven § 25(1), «for at en frivillig stiftet rett skal ha rettsvern i konkurs, må retten være innført i dagboken senest dagen før konkursåpningen(...)». Dette betyr for en kjøper at det er den som er registrert som eier i skipsregisteret som blir anført som eier i forhold til konkursboet. Med det unntak at dersom konkursåpningen er samme dag som innføringen i registeret, vil ikke eiendomsovergangen ha rettsvern mot selgerens konkursbo. Dette kan samtidig forklares med hensynene. For det første må grensen settes, og det er enkelt å avklare om eiendomsretten vil stå seg eller ikke. Samtidig er det slik at et firma som er på vei mot konkurs, antagelig vil ha en anelse om dette en stund før samme dagen som konkursen inntreffer. Vi må i denne sammenheng ha rettsvernsreglenes hensyn i bakhodet. Det må oppstilles enkelte kriterier for frivillig rettsstiftelser slik at faren for kreditorsvik reduseres. Dette kriteriet er i denne sammenheng registrering av sin rett i registeret. Dette betyr, som vi skal se under, allikevel ikke at reglene ikke kan gi urimelige resultater som kan være vanskelig å forstå.

Vi så tidligere at det for uregistrert løsøres del var et krav om overlevering til kjøper for at han skulle få rettsvern for sin nye eiendomsrett. Vi så også at det fulgte en rekke unntak som kunne gjøre at kjøperen fikk eiendomsrett selv uten overlevering. Kunne man da tenke seg at det fantes unntak fra registreringen som rettsvernsakt for et registrert fartøy, slik at kjøper kan anses å ha fått rettsvern for sin rett til en båt selv uten å ha fått registrert kjøtet i sitt navn? Dette må besvares benektende. I Rt. 2008 s. 586 hadde en konkursdebitor solgt en eiendom videre til et annet firma, uten at denne kjøperen hadde mottatt skjøte og dermed ikke fått registrert sin rett. Dette kom også av at debitor selv heller ikke hadde mottatt skjøte. Allikevel krevde konkursboet eiendommens verdi da kjøper ikke hadde skaffet seg rettsvern for sin rett. Kjøperen mente at utgangspunktet var dekningsloven § 2-2, og at kreditorene bare kunne ta beslag i det som tilhørte skyldneren på beslagstiden. Retten kom til at selv om konkursdebitor ikke eide eiendommen som sådan, så hadde heller ikke kjøperen skaffet seg rettsvern og dermed tilfalt eiendommen boet. «Formålet med § 23 er imidlertid å sikre notoritet i forhold til kreditorer og andre tredjemenn ved konkurs eller tvangsakkord. Dette tilsier at bestemmelsen gjelder alle rettsstiftelser som kan tinglyses uavhengig av om debitor er hjemmelshaver. Også rettspraksis underbygger at hensynet

til notoritet gjør at § 23 og tilsvarende rettsvernsregler bør forstås etter sin ordlyd(...)»<sup>100</sup> Denne dommen gjaldt riktig nok fast eiendom og tinglysingsloven § 23, men dette kan sammenlignes med sjøloven § 25.

Ordlyden i sjøloven § 25 er som sagt klar. Og i denne sammenhengen blir resultatet slik at skjøtet på den nye eieren må registreres i skipsregisteret for at han skal oppnå rettsvern ovenfor selgers konkursbo. Jfr. Rt. 2008 s. 586 kan det heller ikke finnes unntak til denne regelen. Men som vi skal se under, kan dette lede til temmelig urimelige resultater, i hvert fall sett i allmennhetens øyne.

### 3.2.1.1 Johs. Lunde «fellen».

I begynnelsen av 2011 gikk morselskapet i Johs. Lunde Marine Group konkurs. Selskapet hadde flere datterselskap som blant annet drev med salg av fritidsbåter. Det viste seg etter hvert at flere båtkjøpere som hadde betalt og fått overlevert båten til seg, risikerte å kunne miste disse da båtene fortsatt sto registrert på selgerfirmaet i skipsregisteret. Flere av kjøperne hadde eiet båtene i flere år og betalt ikke ubetydelige summer for forholdsvis store fritidsbåter.<sup>101</sup>

En forklaring var at eierne ikke var klar over at båtene var registrert i skipsregisteret, og en kan da anta at de heller ikke hadde utført noen nærmere undersøkelser rundt dette i anledning kjøpene. Eller at de var klar over at de hadde kjøpt registrerte båter, men ikke tatt seg bryet med å få de registrert på seg selv. Bostyrer Fredrik Bie oppgir i epost at båtene var registrert i skipsregisteret da de ble kjøpt, og antagelig visste ikke kjøper noe om dette. Selger fulgte heller ikke opp og dermed ble ikke båtene overhjemlet til kjøperne.

Uansett årsak ville konkursboet naturlig nok ha båtene inn i bomassen, og kunne med full rett kreve dette ettersom selger sto som registrert eier og kjøperne ikke hadde skaffet rettsvern for sin eiendomsrett gjennom registrering av skjøtet i skipsregisteret.<sup>102</sup> I flere av tilfellene var det ikke tvil om at båtene var kjøpt og betalt av kunden før

---

<sup>100</sup> Rt. 2008 s. 586(Fagutleie) avsnitt 34

<sup>101</sup> Aass, Hans Petter, <http://www.aftenbladet.no/innenriks/okonomi/Kreditorstrm-etter-Lunde-konkurs-1834195.html> og epost av Advokat Fredrik Bie, bostyrer Johs. Lunde Marine Group

<sup>102</sup> Jfr. sjøl. § 25

konkursåpningen.<sup>103</sup> Dermed ble det for boet kun et spørsmål om kjøperen hadde skaffet seg rettsvern for sin eiendomsrett. Virkningen av at kjøperen ikke har skaffet seg rettsvern blir da at båten anses å tilhøre konkursdebitor (selger) ved konkursåpningen og dermed faller den innenfor det konkursboets fordringshavere har rett til dekning i.<sup>104</sup>

Det var også solgt båter hvor salgsfirmaets banker hadde interesse i form av pant. Det er her snakk om båter på over 7 meter og under 15 meter. Disse båtene må som tidligere nevnt registreres dersom man ønsker pantsettelse.<sup>105</sup> Det kan være mange gode grunner for at Lundegruppen ønsket å pantsette, men typisk er nok at et båtfirma belåner eget varelager for å bedre likviditeten i perioden frem til båten selges til en kunde. Det er som sagt snakk om båter som kunne være verdt opp til flere millioner kroner. Bostyrer Fredrik Bie opplyser i epost at dette for noen tilfeller var pant som ble opprettet på senhøsten 2010, etter at båtene faktisk var solgt. Pantesikkerheten ble opprettet til fordel for Nordea, for deres generelle engasjement overfor Lundesystemet. Det opplyses videre at det er uavklart hva henholdsvis bank og selskapsledelse gjorde og visste på dette tidspunkt.

Dette er et meget spesielt tilfelle, hvor båten allerede er betalt og overtatt av kjøper, men hvor registerhjemmelen av uvisse årsaker har blitt hos selger. Dette har åpnet for muligheten for at selger har kunnet behefte båten med pant, selv om han ikke var den reelle eier. En må spørre seg om pantet kan anses å være gyldig etablert da det i virkeligheten her er snakk om å etablere pant i tredjemanns eiendom. Problemet er at panthaveren har innrettet seg etter det som står i skipsregisteret, og sjøloven § 23 er meget klar på at registrerte rettserverv går foran uregistrerte. «Registeret (...) har positiv rettslig troverdighet: Den som innretter seg i tillit til det registeret viser, skal normalt ikke kunne få sin rett anfektet av en tredjemann som hevder å ha en rettighet som ikke fremgår av registeret.»<sup>106</sup> Allikevel finnes det et unntak til denne bestemmelsen. Sjøloven § 24(1) angir at en uregistrert eldre rett vil kunne gå foran en

---

<sup>103</sup> Epost fra Advokat Fredrik Bie, bostyrer i Johs. Lunde Marine Group

<sup>104</sup> Jfr. deknl. § 2-2

<sup>105</sup> Jfr. pantel. § 3-3 og sjøl. § 41(1)

<sup>106</sup> Falkanger, 2010 s. 47



yngre registrert rett dersom denne utspringer av en frivillig rettsstiftelse og at eieren av den yngre retten ikke var i god tro med tanke på den eldre retts eksistens da den yngre rett ble innført i registeret. Dette betyr at dersom Nordea visste eller burde visst at båtene allerede var solgt til andre, kan kjøperen ekstingvere panteretten. Dette vil igjen kunne føre til et interessant resultat, for dersom båten da ikke lenger er beheftet med pant, vil den igjen kunne ha verdi for boet. Ettersom Lundegruppen fortsatt er registrert som eier av båten i skipsregisteret, vil konkursboet kunne ekstingvere rette eiers eiendomsrett.<sup>107</sup> Konkursboet ville, avhengig av når pantene ble opprettet, også antagelig kunne omstøtt noen av disse panterettene. Det følger av dekningsloven § 5-7, at dersom skyldneren i konkursen har foretatt pantsettelse eller annen sikkerhetsstillelse senere enn tre måneder før begjæringen om konkurs, vil boet kunne omstøte dette dersom pantet eller sikkerhetsstillelsen er stilt for gjeld som skyldneren har pådratt seg før sikkerhetsretten ble avtalt. En slik omstøtelse ville ikke ha noe å si for kjøperen. Båten ville igjen ha verdi for boet, og som nevnt over, ville den nok antagelig blitt tatt inn i konkursboet da Lundegruppen fortsatt var registrert eier av den.

For noen andre tilfeller opplyses det at båter ble sikret med pant for å skaffe Lunde likviditet. Da de ble solgt, betalt og levert, ble ikke pantelånet innfridd eller hjemmel overført.<sup>108</sup> I disse båtene er pantet gyldig etablert, og boet har abandonert båtene<sup>109</sup> slik at det da er opp til nåværende eier og panthaver å utarbeide en løsning.

Her er bildet noe mer klart, da panteretten var etablert og registrert allerede før kjøperen betalte og fikk båten overlevert til seg. Det følger som nevnt klart av sjølovens § 23 at registrerte rettserverv går foran uregistrerte, og uansett om kjøperen skulle ha fått registrert skjøte i skipsregisteret, ville panteretten gått foran eiendomsretten jfr. prioritetsreglene.<sup>110</sup> Heller ikke godtroloven ville kunne komme en godtroende kjøper til hjelp i dette tilfellet, da godtroloven som nevnt ikke gjelder for båter som er registrert

---

<sup>107</sup> Jfr. sjøl. § 23 jfr. deknl. § 2-2

<sup>108</sup> Ellingsen, Tommy 2011, <http://www.aftenposten.no/pengenedine/article4111727.ece>

<sup>109</sup> Jfr. kkl. § 117b

<sup>110</sup> Sjøl. § 23(2)

i skipsregisteret.<sup>111</sup> Uansett kan nok ikke kjøperen sies å ha vært i god tro, da pantet sto registrert i skipsregisteret og han hadde muligheter for å sjekke dette.

Hva som er årsaken til slike situasjoner som dette er ikke helt lett å forestille seg. Det er nærliggende å anta at dette har en sammenheng med at ordningen rundt den frivillige registreringen av fritidsbåter og sjølovens regler ikke er noe som den jevne båtkjøper har stor innsikt i. Dette kan også ha sammenheng med at det er vanskelig å sette seg inn i de ulike regelsettene om for eksempel rettsvern som gjelder på området enten båten er registrert eller ikke.

### 3.2.1.2 Pantekravenes virkning for kjøperne.

Hva skjer så med disse pantene dersom det viser seg at kjøperne må respektere dem? I Johs. Lunde saken har banken allerede meldt at de vil forsøke å inndrive sine krav.

Inndrivelse av kravene må skje etter reglene om tvangsfullbyrdelse.<sup>112</sup> Det følger av tvangsfullbyrdesloven § 4-1 at slik fullbyrdelse kun kan begjæres når det foreligger alminnelig eller særlig tvangsgrunnlag, og slik begjæring skal fremlegges for namsmyndighetene. De særlige tvangsgrunnlag vil her være det viktigste, da et registrert avtalepant i et realregistrert formuesgode, i seg selv vil være et særlig tvangsgrunnlag.<sup>113</sup> Videre følger det at tvangsfullbyrdelse av et krav ikke kan begjæres før kravet er forfalt og mislighold har inntrådt.<sup>114</sup> Inndrivelsesmåten av et pantekrav i en båt som er registrert i skipsregisteret vil være tvangssalg eller tvangsbruk.<sup>115</sup> Det praktiske i dette tilfellet vil være tvangssalg.

Forfall er normalt sett avtalt i panteavtalen, men når det er som i dette tilfellet, at selgeren som har opprettet panten går konkurs, vil dette få innvirkning på forfallet i forhold til kjøperen som nå har pantet beheftet på sin båt. Det følger av sjøloven § 44 (1) 5) at pantet forfaller også når konkurs blir åpnet hos skipets eier eller skyldneren.

---

<sup>111</sup> Jfr. ekstl. § 4 (1) a)

<sup>112</sup> Lov 26. juni nr 86 1992(Tvangsfullbyrdesloven - tvangsl.)

<sup>113</sup> Jfr. tvangsl. § 11-2 (1) a)

<sup>114</sup> Jfr. tvangsl. § 4-4(1)

<sup>115</sup> Jfr. tvangsl. § 11-1 (1)

Dermed vil panthaverne kunne kreve tvangssalg av kjøpernes båter for innfrielse av sine krav ettersom Johs. Lunde Marine Group gikk konkurs.

### 3.2.2 Reelle hensyn.

For enkelte vil nok en del av det som er nevnt over i Johs. Lunde saken fremstå som meget urimelig. Ikke regelsettene i seg selv nødvendigvis, men de faktiske resultater i dette tilfelle. Man må spørre seg: Er det rimelig at en kjøper av en båt, som beviselig har kjøpt båten og eiet denne de siste fem årene, skal miste den til fordel for selgers konkursbo bare fordi kjøperen ikke forstod at båten var registrert i skipsregisteret? Burde ikke reelle hensyn slå igjennom slik at en løsning som fremstår som den klart mest rimelige blir lagt til grunn?

Man kunne spørre seg hvem som burde ha risikoen for tap i de enkelte situasjoner; banken, selger eller den godtroende private kjøper. Men med rettsvernsreglene vi i dag har, er det klart at en godtroende tredjemann fort kan bli lurt av større aktører med mer innsikt i regelverket, og dette er Johs. Lunde konkursen et godt eksempel på. Riktig nok er det som nevnt uvisst hva som helt nøyaktig har skjedd og hva de forskjellige aktører har hatt visshet om, men det er klart at en privat kjøper i denne sammenheng er den svakeste part økonomisk, men også ofte med liten oversikt over de aktuelle rettsregler.

Sjøloven § 25 (1) sier klart at dersom en frivillig stiftet rett, som for eksempel kjøp av fritidsbåt, skal ha rettsvern i konkurs, må denne retten være registrert i skipsregisteret senest dagen før konkursåpningen. Dette betyr at for kjøperne i Lunde saken, ville det ikke ha spilt noen rolle om de hadde kjøpt båten for 5, 10 eller 15 år siden. Så lenge de ikke fikk skjøtet registrert i eget navn i skipsregisteret, ville konkursboet kunne ta deres båter inn i boet. I denne sammenheng må det nevnes at det allikevel kan tenkes at rettsvern blir ervervet ved hevd. For et normalt hevdserverv etter tinglysingsloven § 21 (2) (2), er det meningen at den som hevder skal få rettsvern for sin rett uten at noe er tinglyst.<sup>116</sup> Her er det imidlertid ikke snakk om å hevde eiendomsrett, for den er allerede gyldig overført ved kjøpsavtalen. Hevd kan også gi rettsvern; «en rettighet som

---

<sup>116</sup> Falkanger, 2007 s. 608 og Ot.prp. nr. 9 (1935) side 37

er utøvet i hevdstid på en slik måte at hevd ville ha inntrådt dersom det ikke hadde foreligget lovlig adkomst, skal ha samme beskyttelse som en hevdet rettighet.»<sup>117</sup> Slik at dersom en båt ble kjøpt i 1990, men ikke registrert over på kjøperen, vil han ha kunnet hevdet rettsvern for sin eiendomsrett uten registrering i 2010, altså etter 20 år.<sup>118</sup>

Det synes at noe av problemet er at rettsvernsreglene gjelder uten unntak og at det ikke eksisterer andre måter for å bevise at det eksisterer et annet underliggende eiendomsforhold enn det registrerte. Rettsvernsreglene benyttes uten rimelighetsvurderinger og bevismuligheter. Hensynene for dette er i og for seg klare, rettsvernsreglene skal hindre muligheten for kreditorsvik og dermed sikre at det ikke lures verdier ut av boet og dermed minsker fordringshavernes dekningsmuligheter. Det er for både konkursbo og kreditorer behov for klare regler, slik at en for eksempel kan tilstå et lån dersom pantsetteren kan bevise gjennom utskrift av skipsregisteret at han innehar et visst antall båter i sitt varelager som han senere kan realisere ved salg.

Vi ser her at det i et tilfelle hvor en kjøper har betalt, fått overlevert og over tid eiet en båt, så kan det heller ikke være noe tvil rundt eiendomsovergangens notoritet, og det må være klart at det ikke er snakk om muligheter for kreditorsvik. Bør det ikke da være mulig å gjøre unntak fra rettsvernsreglene?

Spørsmålet er løst i rettspraksis gjennom flere dommer. I Rt. 1998 side 268, hadde Cruise Charter AS forsikret en cruisebåt hos Gjensidige. Båten brant og ble kondemnert. Det ble avtalt at Gjensidige skulle utbetale forsikringssummen direkte til DnB som var pantøver i båten. Dagen etter, og før pantet var slettet, ble det åpnet konkurs i Cruise Charter AS. Gjensidige ønsket å overta vrakets verdi ettersom de hadde utbetalt forsikringssummen jfr. sjøforsikringsplanen § 102. Båten sto imidlertid fortsatt registrert på Cruise Charter AS og konkursboet bestred eiendomsovergangen og ville ta vraket inn i boet. Høyesterett var ikke uenig i at Gjensidige hadde notoritet over sin eiendomsrett og at det i dette tilfellet ikke var snakk om muligheter for kreditorsvik.

---

<sup>117</sup> Falkanger, 2007 s. 609

<sup>118</sup> Jfr. hevdsl. § 2(1)

Spørsmålet ble da om dette var tilstrekkelig for å gjøre unntak fra rettsvernsregelen i sjøloven § 25(1). «Spørsmålet blir så om det kan tenkes ulovfestede unntak fra kravet om registrering i sjøloven § 25 første ledd i tilfeller hvor det avtalebaserte erverv langt på vei ivaretar de sentrale hensyn bak registreringskravet, særlig notoritetshensynet og betydningen av å unngå kreditorsvik. Etter min mening er det sterke grunner som taler for tilbakeholdenhet med ulovfestede unntak her. Begynner domstolene først å vurdere dette spørsmål i den enkelte sak, vil man nokså snart komme inn i meget problematiske grensedragninger. Hensynet til en objektiv og rettsteknisk enkel løsning taler sterkt mot unntak.»<sup>119</sup>

Retten henviste også til flertallets avgjørelse i Rt. 1997 s. 1050. «Det klare utgangspunkt er at rettsvernsreglene gjelder absolutt, slik at det ikke er rom for noen vurdering av om reglene i det konkrete tilfellet fører til et rimelig resultat. Dette har gode grunner for seg, ikke minst for å unngå usikkerhet og tvister. Jeg ser det derfor som betenkelig å tolke inn skjønnspregede unntak i de lovfestede rettsvernsreglene»<sup>120</sup>

Dette viser at reelle hensyn ikke skal vektlegges i vurderingen av rettsvernsreglene i for eksempel sjøloven § 25 (1). Rettighetens notoritet og andre bevis rundt dette vil ikke ha noen betydning i denne vurderingen, og dermed må reglene legges til grunn etter sin ordlyd. Uansett om dette gir urimelige resultater eller ikke. Domstolene har på denne måten spilt ballen over til lovgiver dersom en ønsker andre løsninger på liknende problemtilfeller.

---

<sup>119</sup> Rt. 1998 s. 268 side 274 (Rettsdata.no)

<sup>120</sup> Rt. 1998 s. 268 side 275 (Rettsdata.no)

#### 4 Hvordan redusere risikoen.

I dette kapittelet vil jeg se på hvordan man ved endringer i registreringsmulighetene, kan minske kjøpers rettslige risiko ved kjøp av fritidsbåt. Det vil da bli snakk om endring av registreringen for båter mellom 7 meter og 15 meter.

At noen velger å kjøpe dyre båter, eller båter generelt sett, uten å sikre sin eiendomsrett fremstår for meg som litt spesielt jfr. Lundeproblematikken. Dette kommer trolig av at det blant folk generelt sett er manglende kunnskaper om sjøloven, registreringen etc. Det har heller ikke historisk sett vært så vanlig å registrere fritidsbåter i skipsregisteret. Slik at det er ikke like vanlig å sjekke om båten faktisk er registrert før man kjøper. Selv om skipsregistrene melder om økende interesse for registrering av fritidsbåt i NOR,<sup>121</sup> er det enda ikke slik at man kan si dette er normalløsningen. Dette kan igjen komme av det jeg har sagt tidligere om registreringen. Det kan være vanskelig og tidkrevende for en kjøper av bruktbåt å sette seg inn i reglene rundt dette og å få båten registrert. Skipsregistrene har også innsett at det antagelig ikke er tilstrekkelig kunnskap om registreringsmulighetene og regelverkene rundt dette. Derfor reiser de også rundt om i landet på båtmesser og lignende og informerer om registerets funksjon.<sup>122</sup>

Det eksisterer også flere forskjellige registre, som antagelig vil kunne forvirre båteiere, for eksempel NOR, NIS og redningsselskapets småbåtregister, som før deres overtagelse i en kort tidsperiode var et tvungent register for småbåter.<sup>123</sup> Ingen av disse registrene er tvungne for båter under 15 meter slik motorvognregisteret er for biler.<sup>124</sup> Dermed kan noen båter være registrert i enten det ene eller andre register eller ikke registrert i det hele tatt. Dette er som skapt for å skape forvirring og usikkerhet.

---

<sup>121</sup> E-post av 11.10.11 fra Anne Berit Follnes, seniorrådgiver ved skipsregistrene

<sup>122</sup> E-post av 11.10.11 fra Anne Berit Follnes, seniorrådgiver ved skipsregistrene

<sup>123</sup> Lov 26. juni 1998 nr. 47, kapittel 2 (nå opphevet)

<sup>124</sup> Jfr. lov 18. juni 1965 nr 4 (Vegtrafikkloven) § 15(1)

Det må kunne kalles en svakhet i systemet når det er slik at båtkjøpere og –eiere ikke helt vet hvilke regler og register de skal forholde seg til. Jeg mener det er uheldig at det er flere ulike og totalt forskjellige regelsett som omhandler ellers meget like områder.

#### 4.1 Fjerning av adgangen til å registrere fritidsbåt i NOR.

Vil en fjerning av adgangen til registrering av fritidsbåt i skipsregisteret kunne hjelpe?

At en fritidsbåt ikke er registrert i skipsregisteret kan på enkelte måter virke som en noe lettere løsning. Som vi har sett over vil overlevering av båten uansett være tilstrekkelig for å sikre sin eiendomsrett, og dette virker enkelt og greit. Dette vil igjen allikevel også kunne skape en del grensetilfeller der hvor overlevering ikke har skjedd, og hvor man må benytte seg av de ulovfestede unntakene til overleveringskravet. Det er klart at dette ofte ikke er noe en finner ut av selv, og dermed vil nok dette kunne skape en del ekstra arbeid for rettssystemet. Man befinner seg da på et område regulert av gamle ulovfestede regler som enda ikke kan sies å være ett hundre prosent klarlagt i rettspraksis. Jfr. pkt. 3.1.3. Det kan heller ikke forventes at den gjennomsnittlige kjøper av en fritidsbåt har oversikten over disse reglene. Dette vil igjen kunne føre til at resultatet av en slik sak kan bli noe uforståelig for allmennheten.

Ved en fjerning av adgangen til å registrere fritidsbåt i skipsregisteret vil man slippe vanskeliggjøring ved flere og mer innviklede rettsregler i sjøloven og urimelighet utsprunget fra rettsvernsregler. Dette er nok ofte regler som ikke alle har oversikt over, og noen vil nok være til dels tekniske og vanskelige, og dermed er det som nevnt over heller ikke alle som vet at båten kan være registrert når de kjøper den. I forarbeidene til godtroloven ble det uttalt; «Departementet foreslår at godtroervervloven bare gis anvendelse på skip som er under 25 registertonn og som faktisk ikke er registrert. Det dreier seg her om båter hvor man ikke kan vente at den vanlige kjøper skal kjenne nærmere til om de kan registreres eller ikke.»<sup>125</sup> Uten registreringsmulighet vil det ikke bli snakk om en slik uvitenhet/usikkerhet.

---

<sup>125</sup> Ot.prp.nr.56 (1976-77) side 46

Så lenge båten ikke er registrert er den som nevnt å anse som helt vanlig løsøre, og dermed vil godtroloven kunne «redde» en godtroende kjøper. Dette er ikke helt upraktisk med tanke på uttalelsen fra dens forarbeider. Det vil her være snakk om kjøpere som ikke kan forventes å kjenne til alle reglene rundt registrering og rettsvern, og det er en form for godtro som loven er ment å skulle rette seg mot.

Ved en eventuell fjerning av muligheten til registrering i skipsregisteret, vil redningsselskapets småbåtregister kunne dekke flere av de samme hensyn som anses som positivt ved registreringen i skipsregisteret. Det vil kunne hjelpe politiet i etterforskningen av ulykker til sjøs og tyverier og det vil kunne hjelpe forsikringsselskapene i avdekking av forsikringssvindel etc. Samtidig vil det, så lenge registreringen i dette småbåtregisteret er frivillig, ikke kunne bidra til mulighetene for en pliktig ansvarsforsikring, eller bidra i særlig grad til hindringen av ulovlig innførsel av båter fra utlandet. Det vil også kun bidra til politiets og forsikringsselskapenes arbeid i en viss grad, ettersom småbåtregisteret som nevnt er frivillig.

Dette vil også gjøre det umulig for eiere av fritidsbåter å behefte båten med pant.<sup>126</sup> Dette er noe av det som fritidsbåteiere gledet seg mest over etter at grensen for den frivillige registreringen i skipsregisteret ble senket fra 10 til 7 meter i 2007.

At båten ikke er registrert skaper også som vist over i pkt. 3.1 enkelte risikoer for kjøperen. Det er som nevnt over ikke helt uvanlig å la båten bli stående i opplag over vinteren hos en selger eller en annen som tilbyr opplag på sin eiendom. Her vil mangelen av registrering gi eieren et dårligere vern mot svik fra den som har båten i opplag, og det vil muliggjøre ekstinktivt godtroerverv fra en godtroende tredjemann som kjøper båten av den som oppbevarer båten over vinteren jfr. pkt. 3.1.2. Det vil også kunne være risikabelt i forhold til selgerens konkurs, da båten som vist over lett kan tas inn i boet som en av konkursskyldnerens eiendeler jfr. pkt. 3.1.3.3.

---

<sup>126</sup> Jfr. sjøl. § 41 (1)



## 4.2 Gjeninnføring av det offentlige pliktige småbåtregisteret.

Som nevnt i pkt. 1.2.2 ble det offentlige småbåtregisteret fjernet i 2002 av Bondevik II regjeringen. Hovedargumentet for dette var at det ikke var aktuelt «å innføre en båtavgift, og at en ikke ser at behovet for en obligatorisk registrering på dette private området er stort nok til å rettferdiggjøre en offentligrettslig, straffesanksjonert meldeplikt.»<sup>127</sup> Problemet er at dette fremstår kun som en avgjørelse med politiske hensyn og ikke praktiske. Det kan ikke benektes at registeret hadde mange andre bruksområder enn innkreving av båtavgift, som er mer eller mindre de samme som ved andre pliktige registreringsformer, for eksempel for politiet, forsikringsselskapene, redningstjenesten, tollvesenet etc. ECON uttalte også i sin rapport til finanskomiteen om det tidligere småbåtregisteret at; «det er sannsynlig at den samfunnsøkonomiske nytteverdien av Småbåtregisteret over tid overstiger den samfunnsøkonomiske kostnaden, og at den samfunnsøkonomiske gevinsten forventes å øke framover.»<sup>128</sup>

En pliktig registrering vil også langt på vei sikre kjøperens eiendomsrett ved legitimasjon, publisitet og notoritet, altså rettsvern. Dette vil allikevel ikke gi noe bedre vern enn registrering i Løsøreregisteret gir, og som vi har sett over vil godtroloven kunne gjøre store innhugg i dette vernet.<sup>129</sup>

En registrering i dette registeret vil fortsatt ikke muliggjøre frivillig stiftet pant i fritidsbåt.<sup>130</sup> Ved enkelte endringer av registeret, vil dette kunne omlegges med motorvognregisteret som modell. Dette ville kunne muliggjøre salgspant, og det vil nok langt på vei tilfredsstille båteierens ønske om finansieringsmuligheter. En endring av godtrolovens § 4 ville nok være nødvendig for å sikre salgspantkreditorenes rett, og gjøre det enklere for disse å tilstå salgspant i fritidsbåt. En endring av sjølovens § 41 hadde også vært nødvendig, slik at salgspant i fritidsbåt også kunne fått rettsvern ved registrering i Løsøreregisteret.

---

<sup>127</sup> Ot.prp.nr. 1 (2002-2003) side 44

<sup>128</sup> Innst.S.nr. 255 (2001-2002) side 188

<sup>129</sup> Jfr. ekstl. § 1

<sup>130</sup> Jfr. sjøl. § 41 (1)

Biler står i en noe spesiell stilling i forhold til annet registrerbart løsøre. Panteloven § 3-17 (3)(2) bestemmer at salgspant i bil er vernet mot ekstinktivt erverv etter godtroloven. En slik løsning ville også kunne blitt benyttet for fritidsbåter. Biler og båter er i utgangspunktet to meget like formuesgoder, og det kan ikke anføres mange gode grunner for at de skal behandles på så ulike måter som i dag. Grunnen til at biler har en slik særstilling i forhold til pant og godtroloven, er at de registreres med et nummer som følger bilen i hele dens levetid, og motorvognregisteret er organisert etter disse nummere. Dette gjør det mulig å søke for heftelser i den enkelte bil.

#### 4.3 Pliktig registrering for båter mellom 7 og 15 meter.

Vi har sett over at den beste måten en kjøper av fritidsbåt kan sikre seg mot den rettslige risikoen han står ovenfor er å skaffe seg rettsvern for sin eiendomsrett. Det er som vist over flere muligheter å gjøre dette på. Den beste måten å få slikt rettsvern på, må være gjennom registrering i et realregister, altså registrering av fritidsbåten i skipsregisteret.<sup>131</sup> Er skjøtet registrert i registeret i kjøperens navn, vil han være beskyttet mot rettserverv fra alle kanter. Ingen tredjemenn vil da kunne få eiendomsrett eller en frivillig stiftet panterett i hans båt.

Dersom båten er innført i skipsregisteret er det meget lett å kontakte skipsregistre og få opplyst det en trenger å vite om eierforhold og eventuelle heftelser, ettersom «enhver skal på begjæring få attest om eierforhold og heftelser vedrørende registrert skip.»<sup>132</sup> Dette eliminerer dobbeltsuksjon- og hjemmelsmannkonfliktene slik de fremstår for en kjøper av en uregistrert båt i dag. Det er nok naturlig at en slik endring vil føre til en betydelig økning i arbeidsmengden for skipsregistre, men det vil også føre til en betydelig inntektsøkning gjennom registreringsgebyrer. Forskjellen mellom registrert og uregistrert båt er på dette området ganske stor. Alle vil da kunne begjære opplysninger om eierforhold og heftelser uten å måtte oppgi noen grunn for dette.

---

<sup>131</sup> Jfr. sjøl. § 41 (1)

<sup>132</sup> Jfr. sjøl. § 17 (3)

Erfaringsmessig er ikke dette en løsning alle er like komfortable med, ref. innsynet i skatteliste og diskusjonene rundt dette.

Det vil heller ikke bli vanskeligheter i forbindelse med kravet til hva som må anses som overlevert jfr. godtroloven, da denne ikke kommer til anvendelse.<sup>133</sup> For eksempel vil problemstillingen rundt det å la en kjøpt båt bli hos selger i opplag over vinteren ikke lenger eksistere. Det eneste kjøperen trenger å gjøre, er å sørge for at skjøte er registrert på hans navn. Når dette først er gjort, trenger han ikke bekymre seg for om båten blir solgt videre.<sup>134</sup> Han må allikevel vente til dagen etter registrering for å være sikret mot selgerens konkurs. Med en båt som er registrert i skipsregisteret, trenger ikke en eier å bekymre seg nevneverdig for at han skal miste sin eiendomsrett.

Dobbeltsuksesjon vil selvfølgelig fortsatt kunne skje ved svik fra selger dersom denne umiddelbart selger båten videre til en tredjemann som får sin rett registrert først.<sup>135</sup> Gjør man det man skal, nemlig å registrere skjøtet så snart man har muligheten, bør man være trygg.

Selve registreringen vil nok fortsatt være noe tungvint, slik reglene er for dette i dag. Det ville være en overgangsperiode hvor en del eiere av båter som er uregistrerte i dag, ville måtte bruke litt tid på å skaffe frem den riktige dokumentasjonen for å få båten registrert jfr. pkt. 2.3.2. Etter hvert som ordningen med pliktig registrering blir innkjørt, vil dette gå enklere og enklere. Er båten først registrert, er det en enkel sak for kjøperen å få den overskjøtet på seg.

Som jeg har vist over, vil det også kunne være en risiko forbundet med kjøp av registrerte båter jfr. pkt. 3.2. Dette må nok allikevel anses tilstrekkelig avhjulpet dersom registrering av fritidsbåter i skipsregisteret var pliktig. Dette vil, om enn over noe tid, hindre usikkerheten som eksisterer i dag. Det vil være kun ett register, dersom båten er innenfor registreringsplikts krav til lengde. Man vil da vite hva man skal forholde seg

---

<sup>133</sup> Jfr. ekstl. § 4 (1) a)

<sup>134</sup> Jfr. sjøl. § 23

<sup>135</sup> Jfr. sjøl. § 23

til. Det vil også bli vanlig å sjekke registeret før man kjøper båt, både vedrørende eierforhold og eventuelle heftelser, noe som er meget vanlig ved kjøp av både hus og bil. Dette vil være effektivt ettersom de fleste problemstillingene ved kjøp av registrerte båter som skissert over, nettopp springer ut av det faktum at kjøperen faktisk ikke var tilstrekkelig bevisst på at båten var registrert, og hva som skulle til for å sikre sin eiendomsrett jfr. for eksempel Lundesaken. Det handler som nevnt om å skaffe sitt erverv rettsvern, og som det vises over, bør dette være uproblematisk dersom registrering av fritidsbåt i skipsregisteret er pliktig.

Riktig nok vil ikke en pliktig registrering endre mulighetene for urimelige resultater utsprunget av rettsvernsreglene,<sup>136</sup> jfr. Rt. 1998 s. 268. Mangelen på rimelighetsvurderinger og bevismuligheter ved benyttelsen av rettsvernsreglene vil uansett kunne skape vanskeligheter for en kjøper. Ikke bare båtkjøpere, men kjøpere av realregistrerbare formuesgoder generelt sett. Spesielt den kjøperen som somler med registreringen av skjøtet. Risikoen må allikevel antas å ville bli betydelig redusert ettersom registrering av fritidsbåt vil falle naturlig for folk flest dersom den er pliktig. Rettsvernsreglene er i hovedsak ikke problematiske så lenge båten er registrert og kjøper er klar over dette slik at han kan få den overskjøtet på seg.

Slik det er i dag med frivillig registrering i skipsregisteret er innførte fritidsbåter underlagt alle reglene i sjøloven.<sup>137</sup> Mange av reglene i sjøloven er ment for andre skip enn fritidsbåter og ved en eventuell endring til pliktig registrering må man se på muligheten for endring av bestemmelsene, slik at de reglene som skal gjelde er de samme som i dag gjelder for den frivillig registrerte båt.

En pliktig registrering vil medføre at Redningsselskapets småbåtregister vil miste store deler av sin inntekt. Dette kan få betydning for dette registers videre eksistens. Selskapet vil selvfølgelig kunne øke avgiften for de båter som faller utenfor den pliktige registreringen, men dette vil ikke være mange i forhold til dagens belegg.

---

<sup>136</sup> Jfr. sjøl. § 25

<sup>137</sup> Jfr. sjøl § 11 (3)(2)

## 5 Konklusjon.

Overvekten av disse momentene taler etter min mening for en tvungen registrering av fritidsbåter. Dette vil klart redusere en kjøpers rettslige risiko ved kjøp av fritidsbåt. Dette kommer som hovedsak av at dersom registreringen er pliktig, vil det ikke eksistere en slik uvitenhet/usikkerhet rundt registeret og dets regler. Det vil være kun et pliktig register og ikke flere frivillige. Dette reduserer igjen risikoen for at noen kjøper en båt som er registrert uten å vite det. En må for øvrig kunne si at det har gode grunner for seg å samle båter under ett register og ett lovverk i mange henseender. Det er her som sagt hovedsakelig private aktører som ikke kan forventes å ha stor innsikt i de gjeldende lovverk, i hvert fall ikke dersom det er mange forskjellige lover som regulerer samme område. Videre er også det sterke rettsvernet man oppnår ved registrering i et realregister et meget tungtveiende moment.

En slik registrering vil også ha flere andre positive effekter. Det er klart at å kunne frivillig opprette pant i sin egen båt<sup>138</sup> er positivt. De uttalelser som mindretallet kom med i finanskomiteens innstilling<sup>139</sup> vil også kunne trekkes frem i denne sammenheng. Det vil være lettere for politiet å drive etterforskning i forbindelse med ulykker, tyverier etc. «Registeret kan på en effektiv måte gi politiet opplysninger i forbindelse med etterforskning av tyveri (...) uten et slikt register ville det blitt vanskelig å drive etterforskning i slike saker.»<sup>140</sup> Det vil kunne åpne for bedre muligheter til obligatorisk ansvarsforsikring for båter, slik som det er for biler i dag og forsikringsselskapene vil også lettere kunne etterforske og hindre forsikringssvindel.

---

<sup>138</sup> Jfr. sjøl. § 41

<sup>139</sup> Innst.S.nr. 255 (2001-2002) side 188

<sup>140</sup> ECON, 2001 <http://www.regjeringen.no/upload/kilde/fin/rap/2002/0010/ddd/pdfv/153368-r88-01.pdf>

## 6 Litteraturliste.

### 6.1 Lover.

- Lov av 22. mai 1902 nr. 10 Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven)
- Lov av 7. juni 1935 nr. 2 Lov om tinglysning (Tinglysingsloven)
- Lov av 17. februar 1939 nr. 1 Lov om gjeldsbrev (Gjeldsbrevlova)
- Lov av 18. juni 1965 nr. 4 Lov om vegtrafikk (Vegtrafikkloven)
- Lov av 9. desember 1966 nr. 1 Lov om hevd (Hevdslova)
- Lov av 2. juni 1978 nr. 37 Lov om godtroerverv av løsøre (Godtroervervloven)
- Lov av 8. februar 1980 nr. 2 Lov om pant (Panteloven)
- Lov av 8. juni 1984 nr. 58 Lov om gjeldsforhandling og konkurs (Konkursloven)
- Lov av 8. juni 1984 nr. 59 Lov om fordringshavernes dekningsrett (Dekningsloven)
- Lov av 12. juni 1987 nr. 48 Lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)
- Lov av 26. juni 1992 nr. 86 Lov om tvangsfullbyrdelse (Tvangsfullbyrdelsesloven)
- Lov av 24. juni 1994 nr. 39 Lov om sjøfarten (Sjøloven)
- Lov av 26. juni 1998 nr. 47 Lov om fritids- og småbåter (Fritids- og småbåtloven)
  
- Lov av 20. juli 1893 nr. 1 Lov om sjøfarten (opphevet)
- Lov av 3. desember 1948 nr.3 lov om registrering og merking av småfartøyer (opphevet)
- Lov av 19. august 1994 nr. 57 Lov om registrering av fritids- og småbåter (opphevet)

#### 6.1.1 Forskrifter.

- FOR-1992-07-30-593 (Forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister)
- FOR-2004-12-20-1820 (Forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv.)

### 6.2 Forarbeider.

- Ot.prp. nr. 9 (1935) om lov om tinglysing
- Innstilling VI (1966) fra sjølovkomiteen
- Ot.prp. nr. 56 (1976-1977) om lov om godtroerverv av løsøre
- Ot.prp. nr. 73 (1982-1983) om lov om endringer i lov 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten, lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer og visse andre lover
- Ot.prp. nr. 35 (1993-1994) om lov om registrering av fritids- og småbåter

- Ot.prp. nr. 51 (1997-1998) om lov om fritids- og småbåter
- Innst.O. nr. 37 (1999-2000) innstilling fra finanskomiteen om forslag fra Stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Ulf Erik Knudsen om lov om opphevelse av lov av 19. august 1994 nr. 57 om registrering av fritids- og småbåter
- Innst.S. nr. 255 (2001-2002) Innstilling fra finanskomiteen om tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden for 2002
- Ot.prp. nr. 1 (2002-2003) Skatte- og avgiftsopplegget 2003 – lovendringer
- Ot.prp. nr. 92 (2004-2005) om lov om endringer i skatte- og avgiftslovgivningen mv.
- Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet
- Innst.O. nr. 35 (2006-2007) innstilling fra næringskomiteen om lov om skipssikkerhet
- NOU 2007:16 Ny skiftelovgivning

### 6.3 Rettspraksis.

#### 6.3.1 Høyesterett.

- Rt. 1909 s. 734 (Tømmerdommen)
- Rt. 1910 s. 231 (Kudommen)
- Rt. 1912 s. 263 (Jernskrapdommen)
- Rt. 1973 s. 433 (Passbåtdommen)
- Rt. 1988 s. 1327
- Rt. 1991 s. 831
- Rt. 1997 s. 1050 (Momentum)
- Rt. 1998 s. 268 (Dorian Grey)
- Rt. 2008 s. 586 (Fagutleie)

#### 6.3.2 Lagmannsretten.

- LF-2010-133423

### 6.4 Juridisk litteratur.

- Andenæs, Mads Henry *Konkurs* 2. utg. Oslo, 1999
- Falkanger, Thor og Aage Thor Falkanger *Tingsrett* 6. utg. Oslo, 2007
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett* 7. utg. Oslo, 2010

## 6.5 Annet.

- Bie, Fredrik, Advokat og bostyrer i Johs. Lunde Marine Group, epost av 26.10.2011, 27.10.2011, 8.11.2011 og 9.11.2011
- Follnes, Anne Berit, Seniorrådgiver ved Skipsregistrene, epost av 11.10.2011
- Falkanger, Thor, note 63 til sjøloven § 45, Rettsdata.no (20.11.2011)
- Skipsregistrene, Nyregistrering av fartøy under 15 meter, [http://www.nis-nor.no/upload/nyreg\\_und\\_15\\_meter\\_linker\\_oppd\\_2011.pdf](http://www.nis-nor.no/upload/nyreg_und_15_meter_linker_oppd_2011.pdf) (20.11.2011)
- Skipsregistrene, Frivillig registrering av fartøy (under 15 meter) i skipsregistrene, [http://www.nis-nor.no/upload/orientering\\_ikke-pliktige\\_fart%C3%B8y\\_bokm%C3%A5l.pdf](http://www.nis-nor.no/upload/orientering_ikke-pliktige_fart%C3%B8y_bokm%C3%A5l.pdf) (20.11.2011)
- Skipsregistrene, Årsmelding 2007, [http://www.nsd.uib.no/polsys/data/filer/aarsmeldinger/AN\\_2007\\_28800.pdf](http://www.nsd.uib.no/polsys/data/filer/aarsmeldinger/AN_2007_28800.pdf) (20.11.2011)
- Tollvesenet, CE-merking av båt og motor, [http://www.toll.no/templates\\_TAD/Topic.aspx?id=181038&epslanguage=no](http://www.toll.no/templates_TAD/Topic.aspx?id=181038&epslanguage=no) (20.11.2011)
- Ellingsen, Tommy, Kjøpere mister trolig båtene sine, Aftenposten 05.05.2011, <http://www.aftenposten.no/pengenedine/article4111727.ece> (20.11.2011)
- Aass, Hans Petter, Dag Henrik Fosse og Toralf Sandø, Kreditorstrøm etter Lunde-konkurs, Aftenbladet 22.02.2011, <http://www.aftenbladet.no/innenriks/okonomi/Kreditorstrm-etter-Lunde-konkurs-1834195.html> (20.11.2011)
- ECON, Evaluering av småbåtregisteret, Oslo 2001, <http://www.regjeringen.no/upload/kilde/fin/rap/2002/0010/ddd/pdfv/153368-r88-01.pdf> (20.11.2011)
- www.Lovdata.no
- www.Rettsdata.no



